REPAIRMANUAL2004-2010

250/300
SX, SXS, MXC, EXC
EXC-E, EXC SIX DAYS,
EXC-E SIX DAYS, XC, XC-W

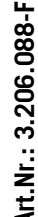
REPARATURANLEITUNG

MANUALE DI RIPARAZIONE

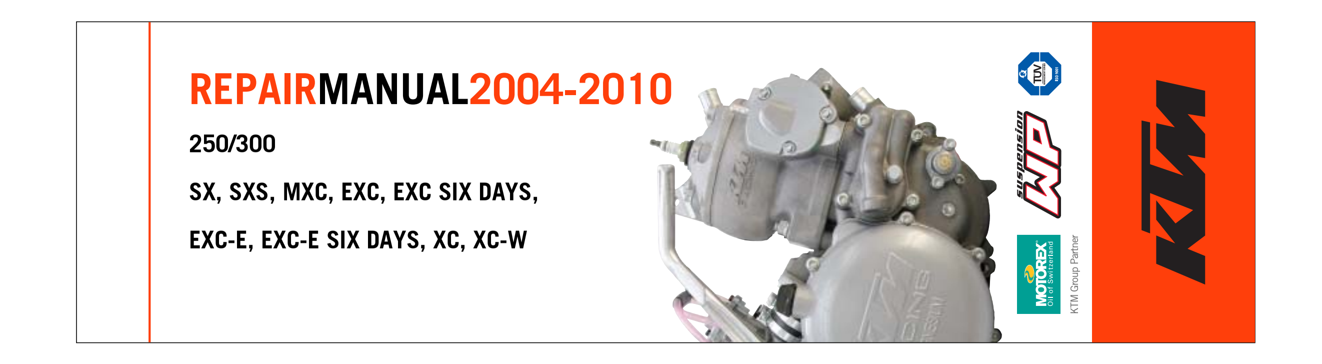
MANUEL DE REPARATION

MANUAL DE REPARACION








REPAIRMANUAL2004-2010
250/300
SX, SXS, MXC, EXC, EXC SIX DAYS,
EXC-E, EXC-E SIX DAYS, XC, XC-W
TÜV
suspension
WP
MOTOREX
Oil of Switzerland
KTM Group Partner
KTM

INFORMATION IMPORTANTE/MISE Á JOUR

Afin de poursuivre le système existant de manuel de réparation en feuilles volantes il est possible d'imprimer les pages suivantes et de les classer dans le manuel existant selon les indications fournies plus bas:

1,3,7,9,13,18,67,73,109, 111,138-163,165,180-185,187,224-233

Enlever page (s)	Remplacer par page (s)	Ajouter page (s)	Après la page
2-3	2-3		
6-8	6-8		
7-1	7-1		
10-1B	10-1B		
10-27 jusqu'à 10-46	10-27 jusqu'à 10-52		
11-1	10-1		
		11-15 jusqu'à 11-19	11-14
12-1	12-1		
		12-1B	12-1
12-37 jusqu'à 12-39	12-37 jusqu'à 12-46		

MANUEL DE RÉPARATION KTM SOUS FORME DE FEUILLETS LIBRES

RANGEMENT DES PAGES DU MANUEL DANS LE CLASSEUR
- Mettre les intercalaires dans le classeur.
- Glisser la page de titre du manuel (210x297 mm) dans la chemise transparente de couverture.
- Glisser le carton (170x45 mm) dans la chemise transparente formant dos du classeur.
- Glisser le sommaire général (150x297 mm) dans la chemise transparente après la couverture.
- Il convient alors de classer les différents chapitres entre les intercalaires. Il faut tenir compte de la pagination qui se trouve en bas à droite.
  Exemple: 3-2   3 = chapitre 3, 2 = page 2
  Il faut donc mettre toutes les pages référencées 3 derrière l'intercalaire 3
- Les intercalaires sans fonction particulière sont là pour qu'on puisse ajouter des notes ou des documents personnels. Il convient alors de porter une mention dans le sommaire.

Art.- Nr. 3.206.088-F



LÉGENDE - ACTUALISATION

3.206.011-F	**Manuel de Reparacion 250/300 SX, MXC, EXC** **Version de base Modéle 2004** **(N° de moteur commence par 4)**	**7/2003**
3.206.022-F	**Actualisation manuel de réparation 3.206.011-F** **Modèle 2005** **(N° de moteur commence par 5)**	**5/2004**
3.206.032-F	**Actualisation manuel de réparation 3.206.011-F** **Modèle 2006** **(N° de moteur commence par 6)**	**11/2005**
3.206.051-F	**Actualisation manuel de réparation 3.206.011-F** **Modèle 2007/08/09** **(N° de moteur commence par 7/8/9)**	**05/2008**
3.206.088-F	**Actualisation manuel de réparation 3.206.011-F** **Modèle 2010** **(N° de moteur commence par 0)**	**02/2010**

Modification / Actualisation:
Détails techniques, Caractéristiques techniques, Plan de graissage et d'entretien

Manuel de réparation KTM 250 / 300 Art.- Nr. 3.206.088-F

Édition: 02/2010

AVANT-PROPOS

Cet ouvrage est aussi un manuel de réparation détaillé. Il tient compte des derniers perfectionnements du modèle, toutefois nous réservons le droit d'apporter des améliorations dans le cadre du développement de la machine sans avoir pour autant à modifier parallèlement ce manuel.

Nous avons renoncé à décrire les tours de main ainsi que les précautions à prendre qui font partie du travail ordinaire dans un atelier. On suppose que les réparations seront effectuées par un mécanicien qui est réellement un homme du métier.

Il est préférable de lire complètement le manuel avant de se lancer dans une réparation.

⚠ **ATTENTION** ⚠

NE PAS OBSERVER CES CONSEILS PEUT ENTRAINER UN DANGER CORPOREL GRAVE.

! **ATTENTION** !

NE PAS TENIR COMPTE DE CES OBSERVATIONS PEUT PROVOQUER DES DOMMAGES AU VEHICULE ET LE RENDRE DANGEREUX.

„NOTA BENE“ INTRODUIT UN CONSEIL UTILE.

N'employer que des pièces d'origine KTM lorsqu'un changement de pièces est nécessaire.

Le moteur KTM, qui est d'une technologie poussée, ne peut satisfaire vraiment et durablement aux exigences qui lui sont imposées que si l'entretien prescrit est effectué correctement et régulièrement.



Dans l'esprit de la norme internationale de qualité ISO 9001 KTM utilise des standards qui permettent une qualité maximum du produit.

BULLETIN REPONSE CONCERNANT LES MANUELS DE REPARATION

Nous nous efforçons de mettre à disposition des manuels de réparation aussi parfaits que possible, toutefois il peut arriver qu'une erreur s'y glisse.

Afin d'améliorer encore la qualité de ces manuels nous souhaitons que tous les mécaniciens et chefs d'atelier nous aident.

Si vous veniez à remarquer des fautes ou des erreurs (erreurs techniques, description peu précise, peu claire ou erronée d'un tour de main, difficulté avec l'outillage, caractéristiques techniques et couples de serrage incomplets, traduction incorrecte ou avec des formulations fausses etc.), il serait bon que vous nous fassiez connaître et décriviez l'erreur en utilisant le tableau ci-dessous. Puis envoyez-nous cela par fax au 0043/7742/6000/5349.

Remarque concernant le tableau :
- Dans la colonne 1 porter la référence complète du manuel de réparation (par ex. **3.206.088-F**). Cette référence se trouve sur la couverture ou dans la marge de gauche des pages impaires.
- Dans la colonne 2 porter le numéro de la page concernée (**par ex. 5-7**).
- Dans la colonne 3 préciser ce qui ne va pas, est incomplet ou faux. On peut recopier le passage incriminé ou bien l'évoquer. Si l'on évoque le passage sans le recopier, les indications devraient être autant que possible en anglais ou en allemand.
- Dans la colonne 4 il faut préciser comment aurait dû être le texte.

Nous examinerons les remarques et effectuerons les corrections dès que possible dans une des éditions suivantes.

Art.Réf. du manuel de réparation	Page	Ce qui ne va pas	Ce qui devrait être

Remarques complémentaires, souhaits, critiques en relation avec les manuels de réparation (en allemand ou en anglais):

Nom : mécanicien/chef d'atelier: **entreprise:**

GENÉRALITÉS 2

SOMMAIRE

OUTILS SPECIAUX - MOTEUR 250 / 300

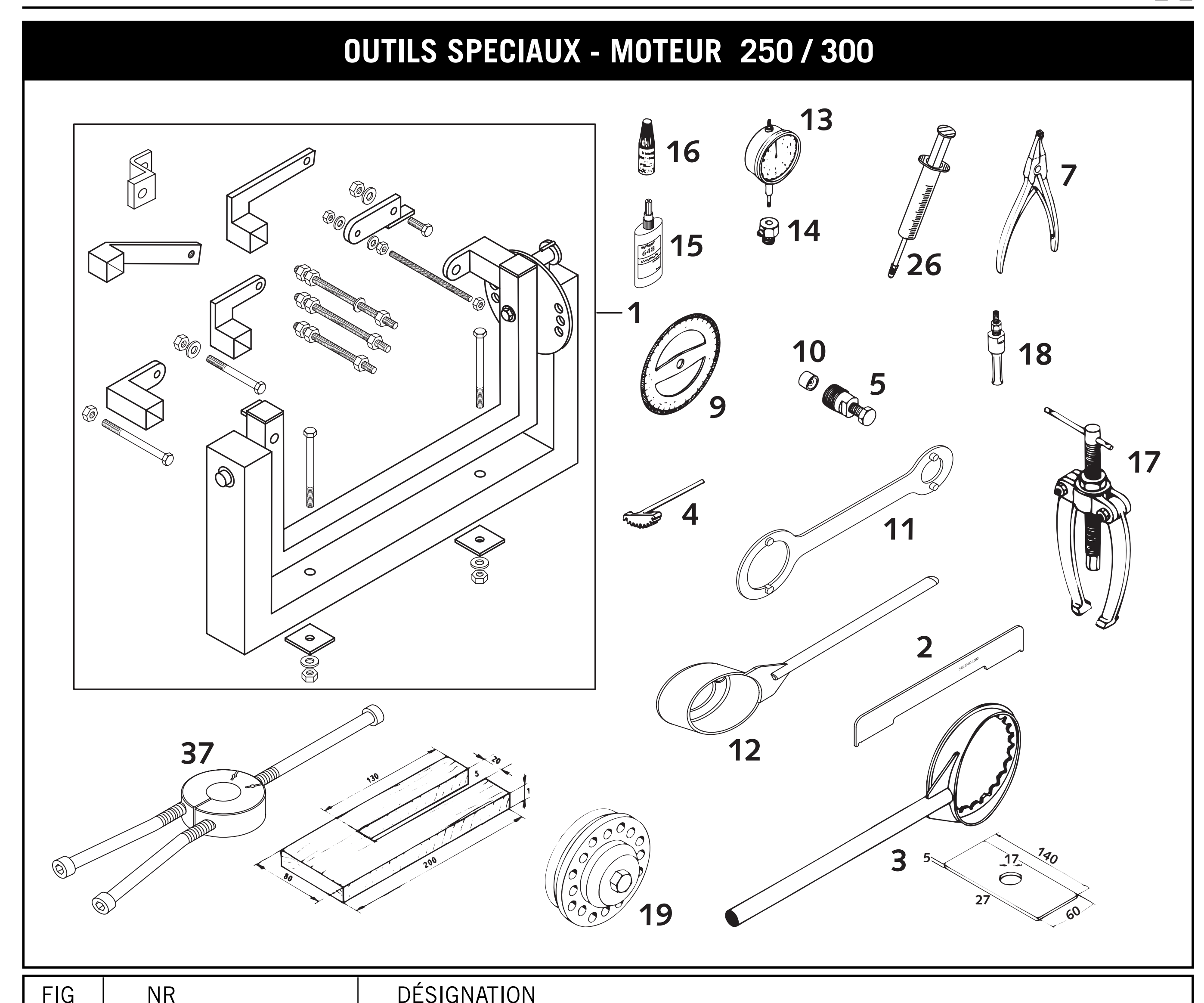
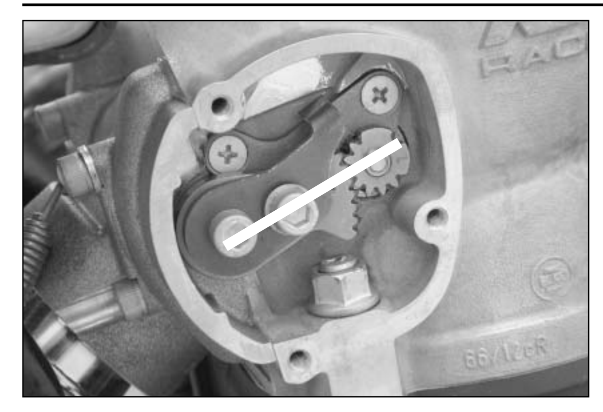


FIG	NR	DÉSIGNATION
1	560.12.001.000	Chevalet
2	548.29.001.000	Jauge à crochet valeur „X“
3	546.29.003.000	Outil pour maintenir l'embrayage
4	560.12.004.000	Secteur denteé
5	546.29.009.044	Extracteur de volant M 27x1
5	580.12.009.000	Extracteur de volant (démarreur électrique)
7	510.12.011.000	Pince à circlip
10	510.12.016.000	Embout de protection
11	546.29.012.100	Outil pour maintenir le volant
12	551.29.001.000	Outil pour maintenir le volant (démarreur électrique)
13	501.12.013.000	Comparateur 0-10 mm
14	501.12.030.000	Support de comparateur
15	584.29.059.000	Loctite 648 vert 24 cm³
16	6 899 785	Loctite 243 bleu 6 cm³
17	151.12.017.000	Extracteur de roulements
18	151.12.018.100	Embout pour l'extracteur 18-23 mm
18	151.12.018.000	Embout pour l'extracteur 12-16 mm
18	151.12.018.200	Embout pour l'extracteur 5-7 mm
19	546.29.027.000	Outil pour rivettage d'embrayage
26	503.29.050.000	Seringue de purge (embrayage hydraulique)
37	584.29.037.043	Outil de montage bague intérierure roulements d'embiellage (NJ207)



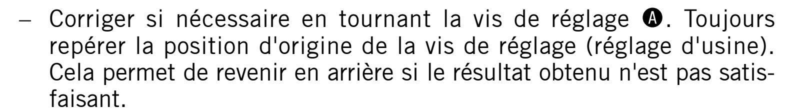


Réglage du système TVC

Le fonctionnement du système TVC se vérifie quand le moteur tourne. On vérifie le moment d´entrée en action et le moment de fin d´action.

– Pour ce faire on enlève le couvercle gauche du système de commande.
– L´on branche un compte-tours soit sur le fil de bougie, soit sur le câble blanc-bleu du bobine d'allumage (cela dépend du modèle de compte-tours).
– On fait alors démarrer le moteur et l´on donne lentement les gaz en regardant quand le système TVC entre en action (le secteur denté se déplace vers le haut).



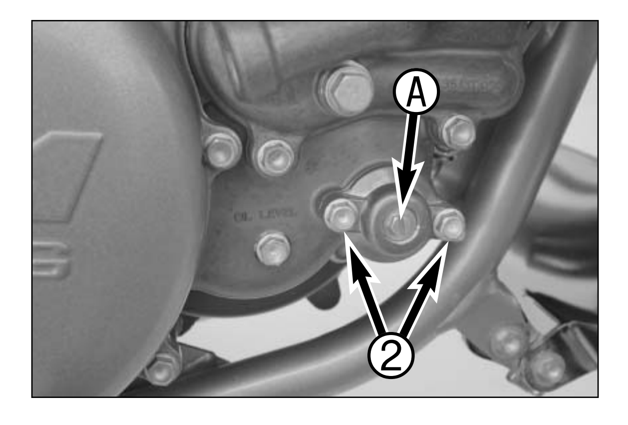


– Corriger si nécessaire en tournant la vis de réglage Ⓐ. Toujours repérer la position d'origine de la vis de réglage (réglage d'usine). Cela permet de revenir en arrière si le résultat obtenu n'est pas satisfaisant.

NOTA BENE: Quand on visse, le système TVC de valve à l'échappement entre en action plus tard; quand on dévisse, il entre en action plus tôt.

! ATTENTION !

DANS LA MESURE OÙ CHAQUE MOTEUR EST OPTIMISÉ AU BANC, IL NE FAUT TOUCHER À LA VIS QUE SI ON L'A TOURNÉE PAR MÉGARDE.



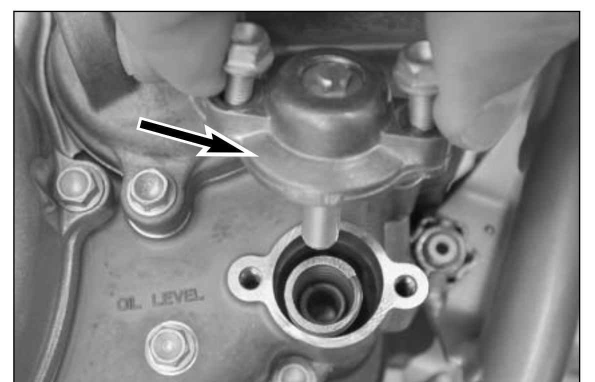
Caractéristique du moteur

NOTA BENE: On peut modifier le caractère du moteur en jouant sur la force du ressort auxiliaire ❶. Lorsque la machine est livrée, elle est pourvue d'un ressort prévu pour une conduite facile (la puissance arrive progressivement).
Si l'on préfère que la puissance vienne avec encore plus de souplesse ou au contraire que le moteur soit plus agressif, on peut monter un des ressort auxiliaires joints à la livraison.

Ressort pour une conduite facile (monté à la livraison)
N° de référence 546.37.072.300, touche de peinture jaune

Ressort auxiliaire pour encore plus de souplesse (fourni à part)
N° référence 548.37.072.100, touche de peinture verte.

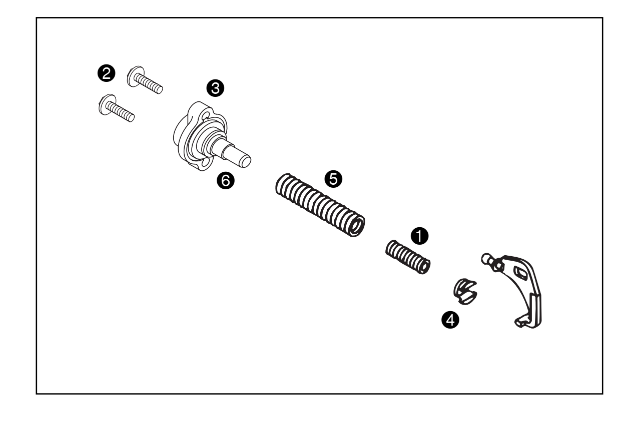
Ressort pour un caractère agressif (fourni à part)
N° de référence 548.37.072.000, touche de peinture rouge

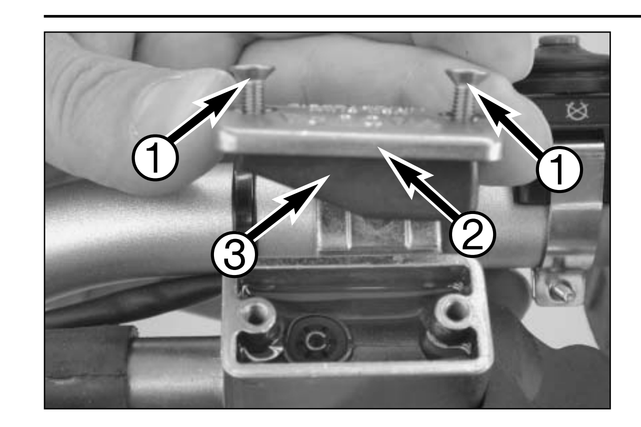


– Incliner la moto à environ 45° vers la gauche. Retirer les deux vis ❷. Déposer le couvercle ❸ et sortir du carter d'embrayage les ressorts avec le porte-ressort ❹.
– Retirer de l'embout ❹ les deux ressorts et monter le ressort auxiliaire souhaité ❶ ainsi que le ressort principal ❺. Les enfiler ensemble dans le carter de manière à ce que la fente de l'embout ❹ prenne sur le levier.
– Vérifier le joint torique dans le couvercle et monter ce dernier de manière à ce que la vis d'appui ❻ pour le ressort prenne sa place dans le ressort auxiliaire.

Ne tourner en aucun cas la vis d'appui car cela modifierait en mauvaise part le caractère du moteur.

NOTA BENE: Si l'on désire que la puissance vienne avec plus de douceur, on peut monter un autre rotor d'allumage et un autre échappement. Se renseigner auprès de son agent KTM.

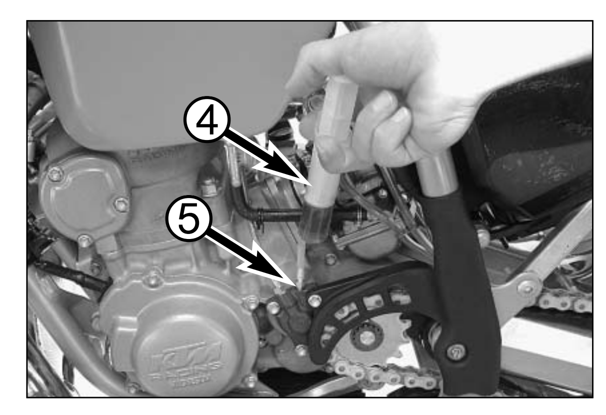




Purge de l'embrayage hydraulique jusqu'au modèle 2005

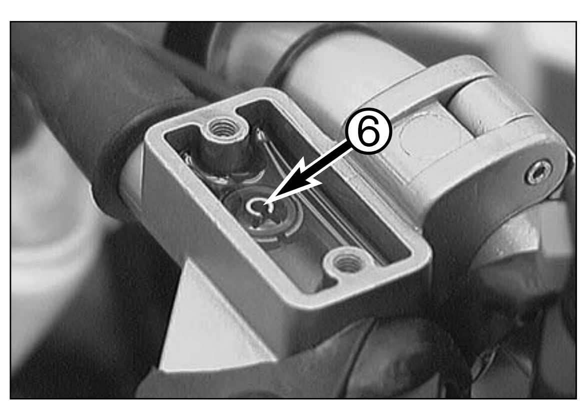
– Tourner le guidon de manière à ce que le bocal du maître-cylindre soit bien horizontal.

– Enlever les vis ❶ et retirer le couvercle ❷ avec la membrane ❸.



– Remplir la seringue ❹ 503.29.050.000 avec le liquide adéquat (jusqu'au modèle 2005 : Motorex Fluid 75 pour embrayage).

– Retirer la vis de purge ❺ du cylindre récepteur et mettre en place la seringue ❹.



– Injecter du liquide dans le circuit jusqu'à ce qu'il ressorte sans bulles d'air par les orifices ❻ dans le maître-cylindre. Retirer régulièrement du liquide du maître-cylindre afin d'éviter un débordement.

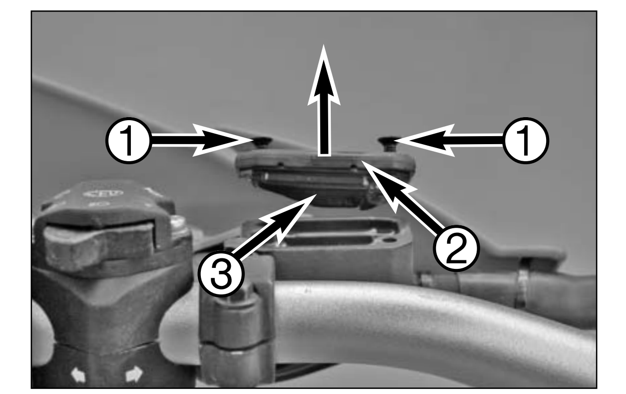
– Quand la purge est terminée, retirer la seringue ❹ et remettre la vis de purge ❺.

– Corriger le niveau de liquide dans le bocal du maître-cylindre, qui doit être bien horizontal. Le niveau doit se situer à 4 mm du haut.

– Remettre le couvercle ❷ avec la membrane ❸ et fixer avec les vis ❶.

! ATTENTION !

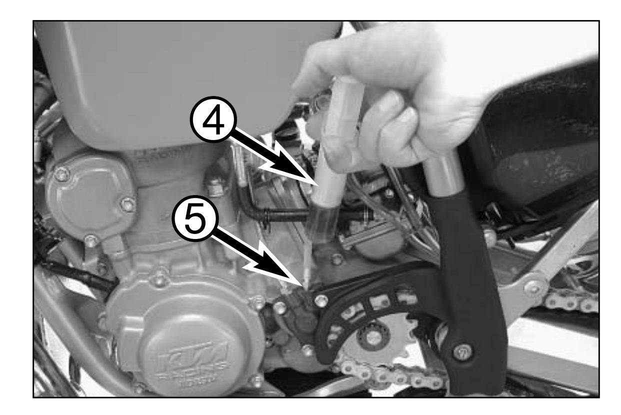
– JUSQU'AU MODÈLE 2005 KTM UTILISE POUR L'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE UNE HUILE HYDRAULIQUE MINÉRALE BIODÉGRADABLE. IL NE FAUT LA MÉLANGER AVEC AUCUN AUTRE LIQUIDE. TOUJOURS UTILISER L'HUILE HYDRAULIQUE D'ORIGINE KTM, QUI SEULE GARANTIT UN FONCTIONNEMENT OPTIMAL DE LA COMMANDE D'EMBRAYAGE. SUR CES MODÈLES, NE JAMAIS UTILISER DE LIQUIDE DE FREIN:



Purge de l'embrayage hydraulique à partir du modèle 2006

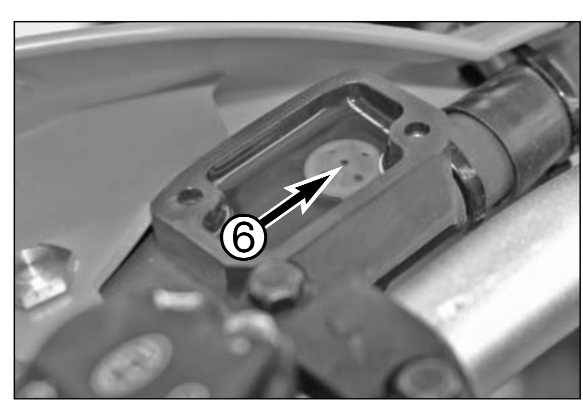
– Tourner le guidon de manière à ce que le bocal du maître-cylindre soit bien horizontal.

– Enlever les vis ❶ et retirer le couvercle ❷ avec la membrane ❸.



– Remplir la seringue ❹ 503.29.050.000 avec le liquide adéquat (à partir du modèle 2006 : liquide de frein DOT 5.1).

– Retirer la vis de purge ❺ du cylindre récepteur et mettre en place la seringue ❹.



– Injecter du liquide dans le circuit jusqu'à ce qu'il ressorte sans bulles d'air par les orifices ❻ dans le maître-cylindre. Retirer régulièrement du liquide du maître-cylindre afin d'éviter un débordement.

– Quand la purge est terminée, retirer la seringue ❹ et remettre la vis de purge ❺.

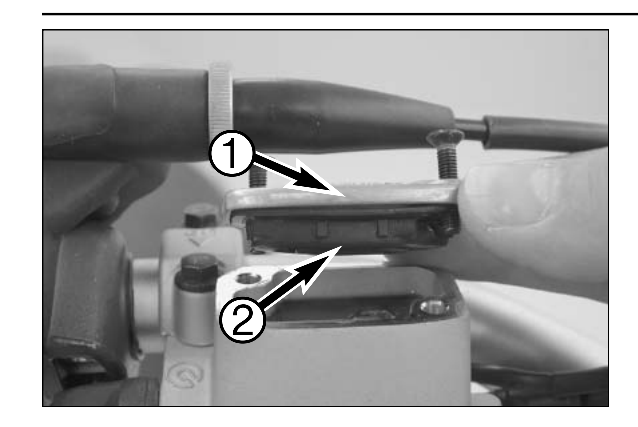
– Corriger le niveau de liquide dans le bocal du maître-cylindre, qui doit être bien horizontal. Le niveau doit se situer à 4 mm du haut.

– Remettre le couvercle ❷ avec la membrane ❸ et fixer avec les vis ❶.

– Nettoyer à l'eau le liquide qui a pu déborder ou que l'on a pu renverser.

! ATTENTION !

– A PARTIR DU MODÈLE 2006 SONT MONTÉS DES ÉLÉMENTS BREMBO QUI FONCTIONNENT AVEC DU LIQUIDE DE FREIN DOT 5.1. IL NE FAUT EN AUCUN CAS REMPLACER CE LIQUIDE PAR DE L'HUILE HYDRAULIQUE. C'EST LA CONDITION POUR QUE LA COMMANDE D'EMBRAYAGE FONCTIONNE DE MANIÈRE OPTIMALE.
– NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5. CE LIQUIDE SUR UNE BASE DE SILICONE EST DE COULEUR POURPRE. SI ON EN UTILISE, LES JOINTS ET LES DURITES S'ABIMENT.
– LE LIQUIDE DE FREIN PEUT IRRITER LA PEAU. EVITER LE CONTACT AVEC LA PEAU ET LES YEUX. SI UNE ÉCLABOUSSURE DEVAIT ATTEINDRE L'OEIL, LAVER À GRANDE EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.
– EVITER LE CONTACT AVEC LES PARTIES PEINTES. LE LIQUIDE ATTAQUE LA PEINTURE!
– UTILISER SEULEMENT DU LIQUIDE PROPRE ET RÉCENT PROVENANT D'UN BIDON FERMÉ HERMÉTIQUEMENT.

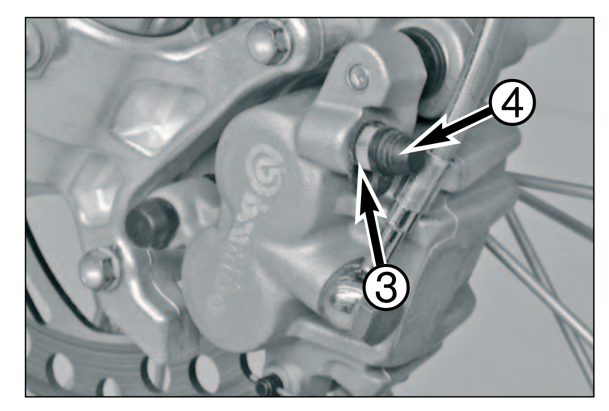


Remplacement du liquide de frein à l'avant

– Mettre le guidon dans une position telle que le maître-cylindre soit bien à l'horizontale.

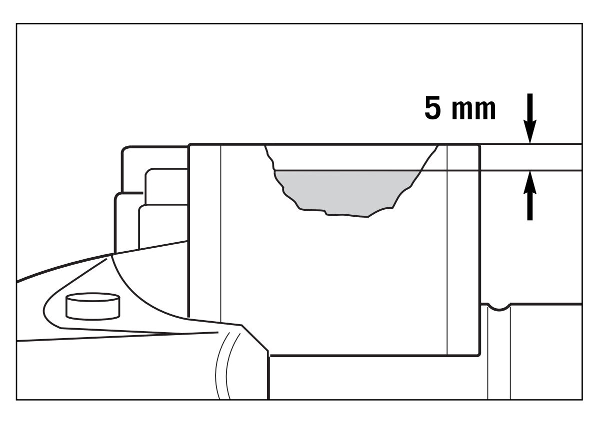
– Retirer du bocal le couvercle ❶ et la membrane ❷.

– Avec une seringue aspirer le vieux liquide et remplir avec du liquide neuf DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid 5.1).



– Avec la seringue aspirer le vieux liquide par la vis de purge ❸ situéesur la pince à gauche. Il faut veiller à remettre constamment du liquide neuf DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1).dans le bocal pour qu'il y en ait toujours suffisamment.

– Resserrer la vis de purge ❸ et remettre le capuchon en caoutchouc ❹.



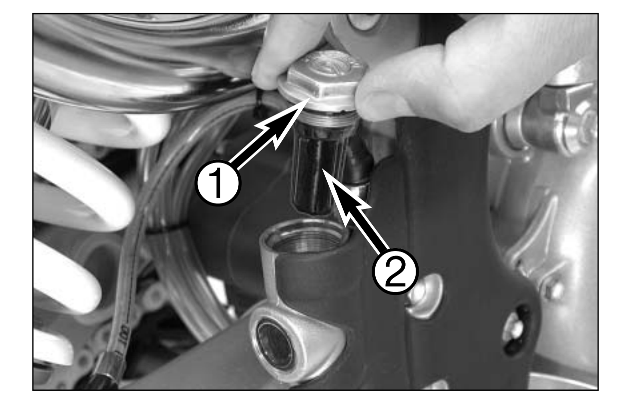
– Rajouter du liquide DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) dans le bocal jusqu'à 5 mm du bord supérieur. Remettre la membrane, le couvercle et les vis.

– Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait pu déborder ou être renversé.

– Actionner la poignée de frein jusqu'à sentir une résistance nette.

! ATTENTION !

– NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5. CE LIQUIDE SUR UNE BASE DE SILICONE EST DE COULEUR POURPRE. SI ON EN UTILISE, LES JOINTS ET LES DURITES S'ABIMENT.
– LE LIQUIDE DE FREIN PEUT IRRITER LA PEAU. EVITER LE CONTACT AVEC LA PEAU ET LES YEUX. SI UNE ÉCLABOUSSURE DEVAIT ATTEINDRE L'OEIL, LAVER À GRANDE EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.
– EVITER LE CONTACT AVEC LES PARTIES PEINTES. LE LIQUIDE ATTAQUE LA PEINTURE!
– UTILISER SEULEMENT DU LIQUIDE PROPRE ET RÉCENT PROVENANT D'UN BIDON FERMÉ HERMÉTIQUEMENT.

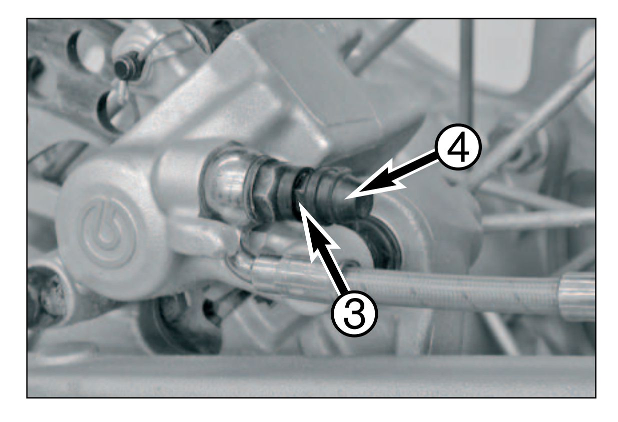


Remplacement du liquide de frein à l'arrière

– Mettre la moto bien verticale.

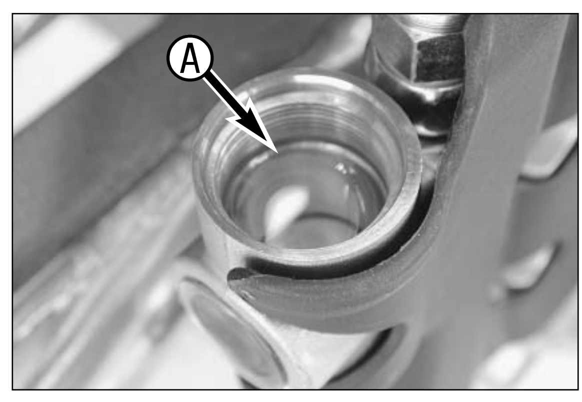
– Dévisser le couvercle ❶ du bocal de liquide de frein et retirer la membrane ❷.

– Avec une seringue aspirer le vieux liquide et remplir avec du liquide neuf DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid 5.1).



– Avec la seringue aspirer le vieux liquide par la vis de purge ❸ située sur la pince à gauche. Il faut veiller à remettre constamment du liquide neuf DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) dans le bocal pour qu'il y en ait toujours suffisamment.

– Resserrer la vis de purge ❸ et remettre le capuchon en caoutchouc ❹.



– Mettre du liquide de frein DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) jusqu'au repère Ⓐ à l'intérieur du bocal.

– Vérifier l'état des joints toriques sur le couvercle du bocal, les remplacer si nécessaire puis revisser le couvercle.

– Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait pu déborder ou être renversé.

– Actionner la pédale de frein jusqu'à sentir une résistance nette.

! ATTENTION !

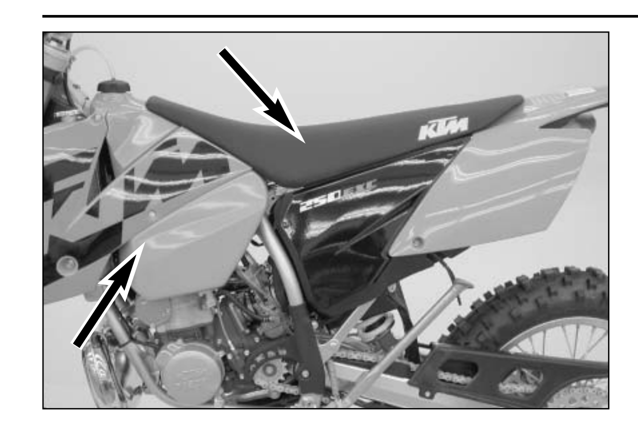
– NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5. CE LIQUIDE SUR UNE BASE DE SILICONE EST DE COULEUR POURPRE. SI ON EN UTILISE, LES JOINTS ET LES DURITES S'ABIMENT.
– LE LIQUIDE DE FREIN PEUT IRRITER LA PEAU. EVITER LE CONTACT AVEC LA PEAU ET LES YEUX. SI UNE ÉCLABOUSSURE DEVAIT ATTEINDRE L'OEIL, LAVER À GRANDE EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.
– EVITER LE CONTACT AVEC LES PARTIES PEINTES. LE LIQUIDE ATTAQUE LA PEINTURE!
– UTILISER SEULEMENT DU LIQUIDE PROPRE ET RÉCENT PROVENANT D'UN BIDON FERMÉ HERMÉTIQUEMENT.

Contrôle des plaquettes et des disques

– Voir Manuel d'utilisation

DÉPOSE ET POSE DU MOTEUR 3

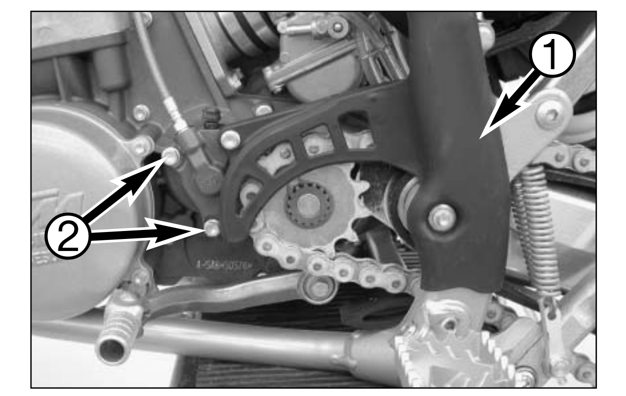
SOMMAIRE



Dépose du moteur

NOTA BENE: On peut déposer la culasse et le cylindre alors que le moteur est en place dans le cadre. Pareillement on peut travailler sur l'embrayage, la transmission primaire, la sélection et l'allumage sans avoir à sortir le moteur.

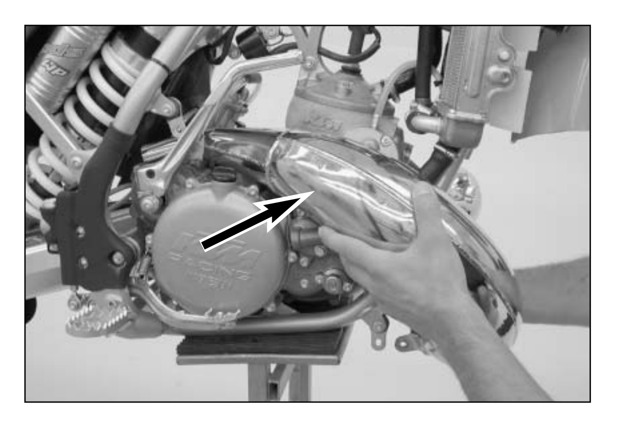
- Nettoyer la machine avec soin.
- Mettre la moto sur une béquille appropriée et vidanger la boîte.
- Déposer la selle et le réservoir avec les déflecteurs.



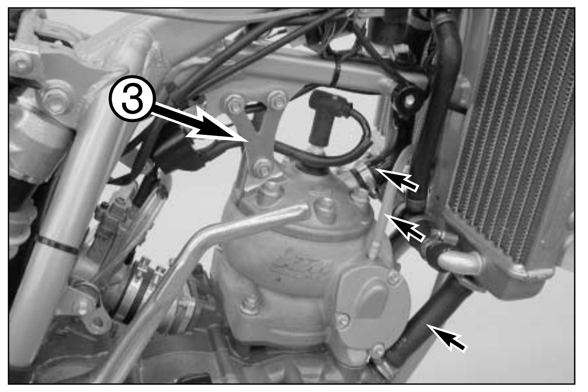
- Déposer le cache du pignon de sortie de boîte ❶ et la chaîne.
- Enlever les deux vis ❷ et déposer le récepteur pour l'embrayage.

! ATTENTION !

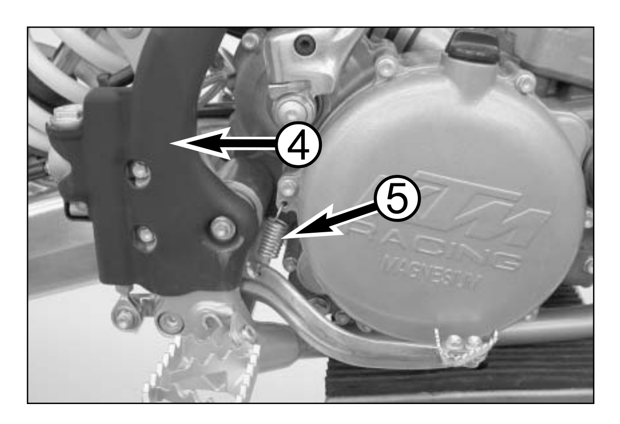
NE PAS ACTIONNER LA POIGNÉE D'EMBRAYAGE QUAND LE RÉCEPTEUR EST DÉMONTÉ.



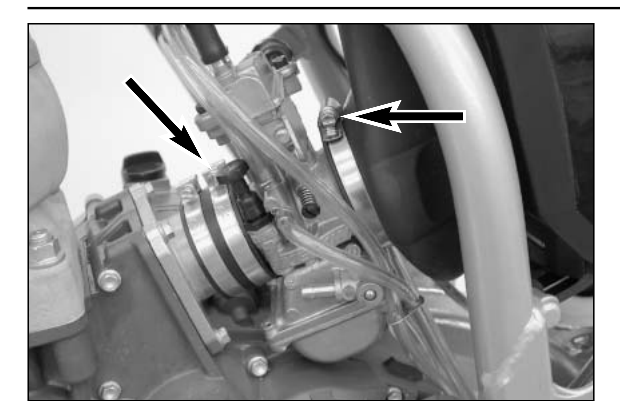
- Démonter l'échappement.



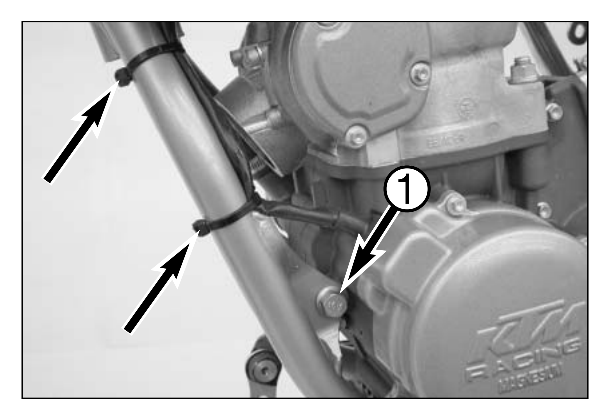
- Vidanger le liquide de refroidissement et débrancher les durites sur le moteur.
- Enlever la patte support moteur ❸.
- Débrancher le capuchon de bougie et la prise raccord de l'allumage.
- Retirer le tuyau de mise à l'air de la boîte.



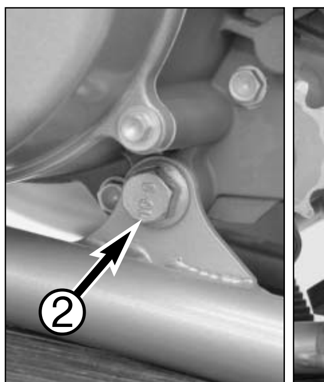
- Enlever le cache du maître-cylindre ❹.
- Décrocher le ressort ❺ et le déposer.

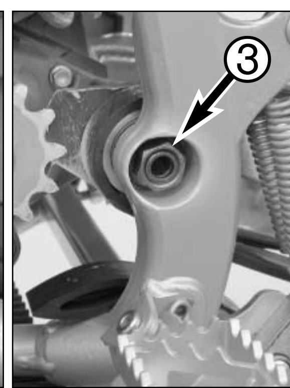


– Desserrer les deux colliers et dégager le carburateur de la pipe côté moteur et côté filtre.

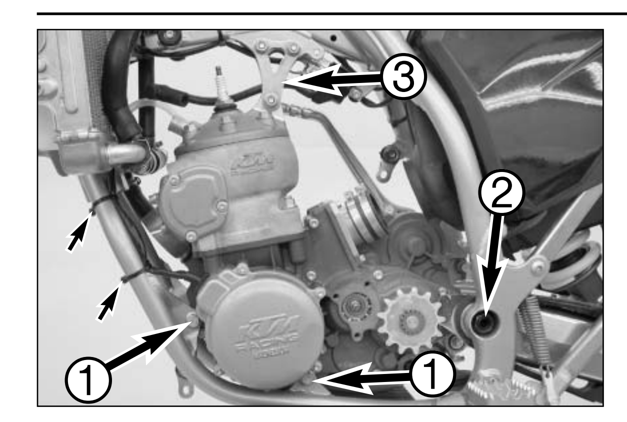


– Retirer la vis de fixation moteur ❶.
– Détacher du cadre le faisceau de l'allumage.



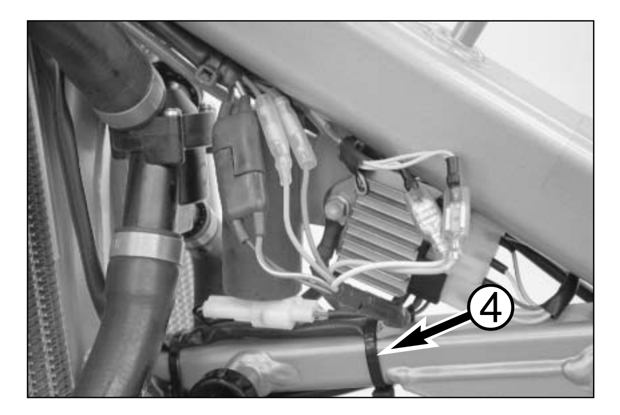


– Retirer la vis de fixation moteur ❷.
– Retirer l'écrou de l'axe de bras oscillant ❸.
– Retirer l'axe de bras et sortir le bras par l'arrière de manière à pouvoir sortir le moteur plus facilement.
– Sortir le moteur.

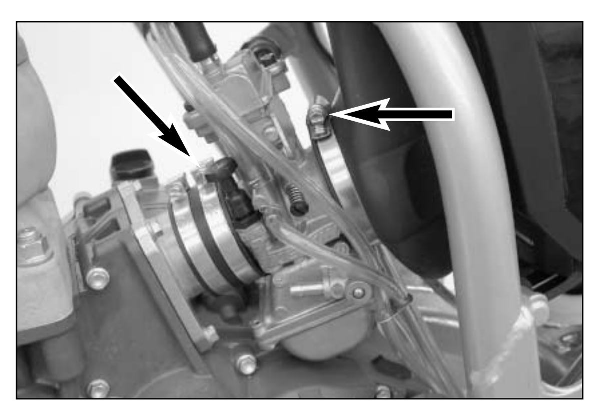


Pose du moteur

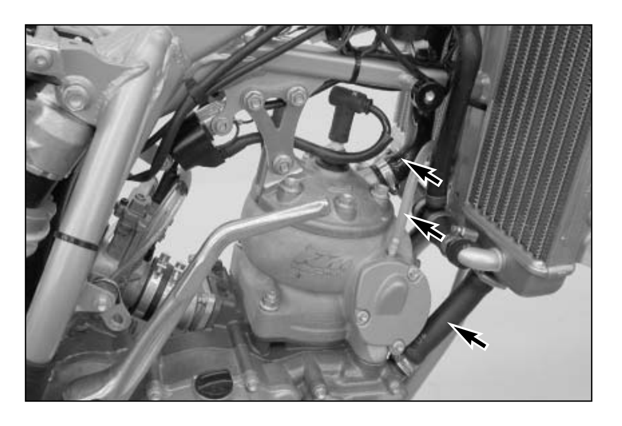
- Présenter le moteur dans le cadre.
- Graisser légèrement les deux vis de fixation ❶ et les mettre en place mais sans les serrer.
- Graisser légèrement l'axe de bras oscillant, mettre l'écrou six pans ❷ et le serrer à 100 Nm.
- Serrer le tirant moteur ❸ à 33 Nm et les vis de fixation ❶ au couple prescrit (voir Caractéristiques techniques).
- Fixer le câble au cadre avec deux colliers.



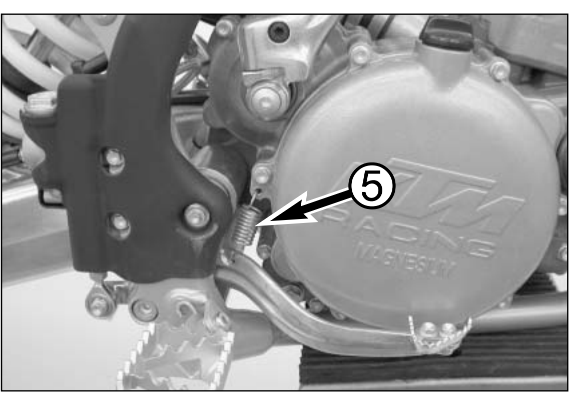
- Raccorder les cosses et fixer le fil au cadre avec un collier ❹.
- Mettre le capuchon sur la bougie.



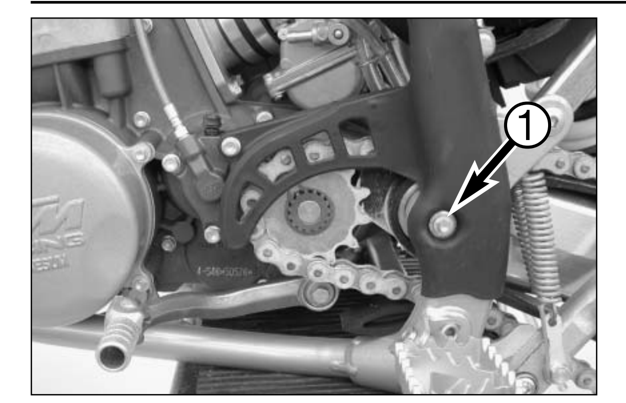
- Enfiler le carburateur sur le manchon à l'arrière et sur la pipe à l'avant.
- Mettre les deux colliers et les serrer.



- Monter les durites de radiateur.
- Fixer le tuyau de mise à l'air de la boîte.



- Accrocher le ressort ❺ de la pédale de frein sur le couvercle d'embrayage.
- Monter le cache du maître-cylindre de frein.



– Monter la chaîne.

⚠ **ATTENTION** ⚠

QUAND ON MONTE L'ATTACHE RAPIDE, IL FAUT FAIRE ATTENTION À CE QUE LE CÔTÉ FERMÉ SOIT VERS L'AVANT DANS LE SENS D'ENROULEMENT.

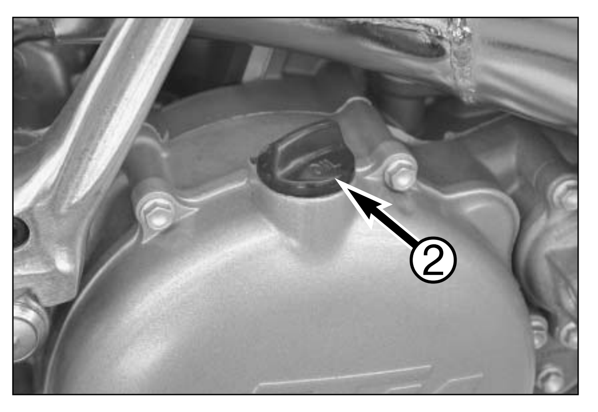
– Monter le cylindre récepteur d'embrayage et le protège-chaîne; serrer les trois vis à 10 Nm.
– Serrer la vis ❶.



– Monter l'échappement.

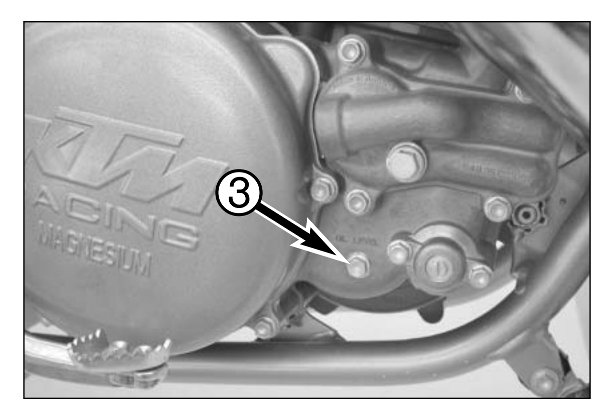


– Monter le réservoir avec les déflecteurs et la selle. Faire attention pour la selle à ce que la patte de fixation prenne bien sa place.
– Raccorder la durite d'essence sur le carburateur.



Remplissage de la boîte:
– Enlever le bouchon ❷ et remplir d'huile moteur 15W-50 (par exemple de la **Motorex TOP SPEED 4T**).

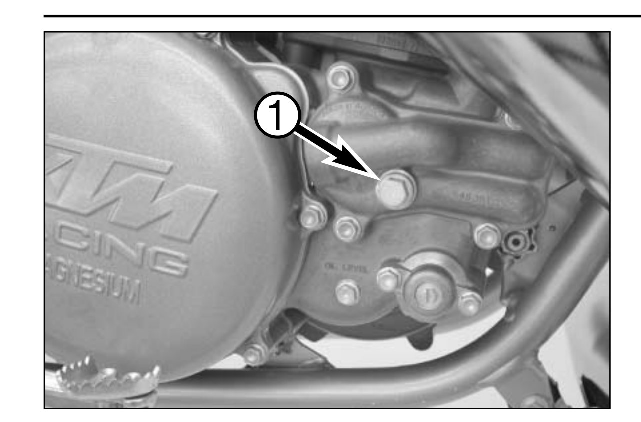
Capacité d'huile: 0,70 l



– Pour contrôler le niveau de l'huile dans la boîte, il faut enlever la vis ❸ située sur le carter d'embrayage. Lorsque la machine est bien d'aplomb, l'huile doit légèrement sortir par le trou.

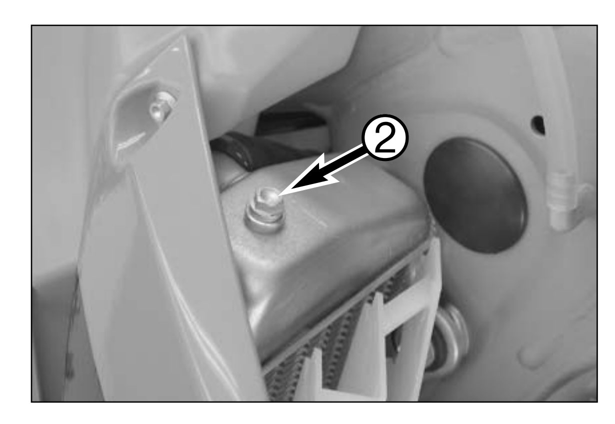
! **ATTENTION** !

TROP PEU D'HUILE OU DE L'HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ A POUR EFFET UNE USURE PRÉMATURÉE DE LA BOÎTE ET DE L'EMBRAYAGE. N'UTILISEZ QUE DES HUILES DE MARQUE (PAR EXEMPLE **MOTOREX TOP SPEED 4T**)!



Remplissage du circuit de refroidissement:
- S'assurer que la vis de vidange ❶ est serrée.
- Mettre environ 0,5 l de liquide.

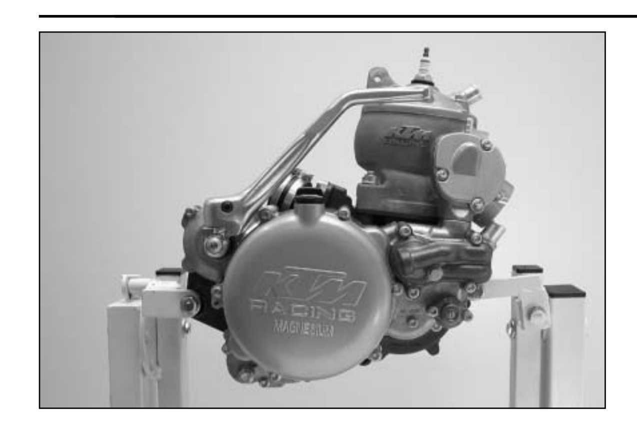
Mélange:
50% d'antigel et 50% d'eau distillée; minimum -25° C



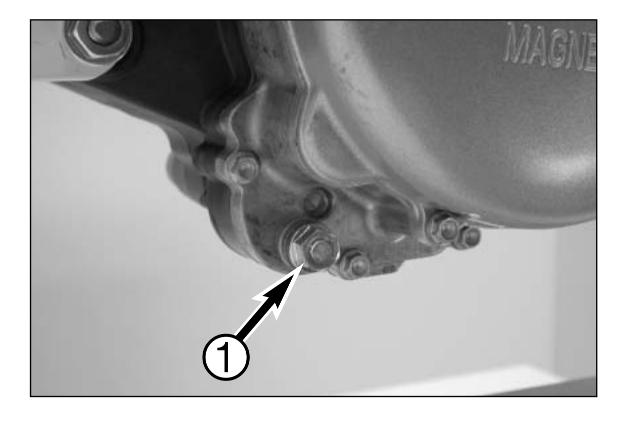
- Enlever la vis ❷ qui se trouve sur le radiateur droit et incliner la machine d'environ 30° vers la droite.
- Rajouter alors du liquide jusqu'à ce qu'il ressorte du radiateur droit sans plus aucune bulle. Remettre aussitôt la vis de manière à ce qu'il n'y ait pas d'air qui pénètre dans le radiateur droit.
- Remettre la moto d'aplomb et mettre du liquide dans le radiateur gauche jusqu'à ce que le niveau se situe à environ 10 mm au dessus des lamelles.

DÉMONTAGE DU MOTEUR 4

SOMMAIRE



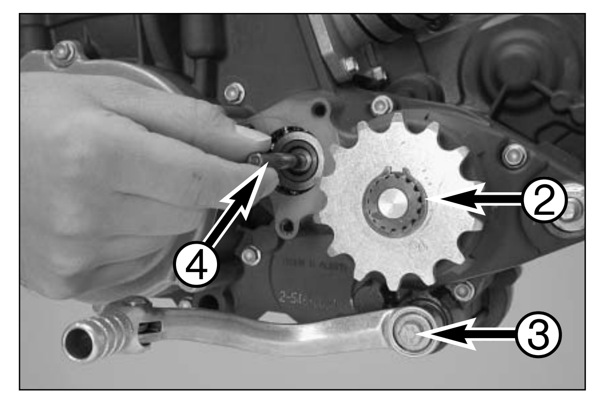
Préparation
– Nettoyer le moteur.
– Fixer le moteur sur le chevalet.
– Déposer le kick.



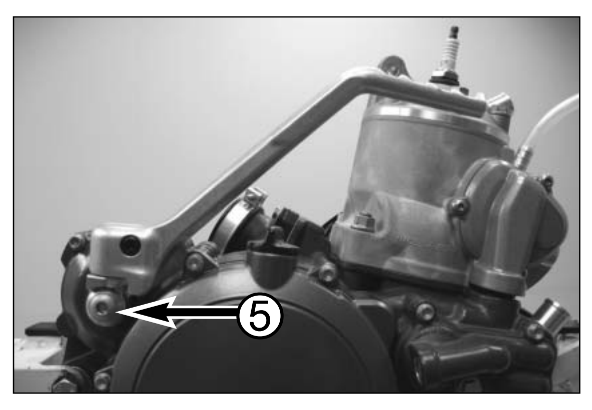
Vidange de la boîte

NOTA BENE: Il faut vidanger la boîte de vitesses avant la dépose du moteur, sinon l'huile s'échappe par l'arbre primaire quand on enlève le cylindre récepteur de l'embrayage.

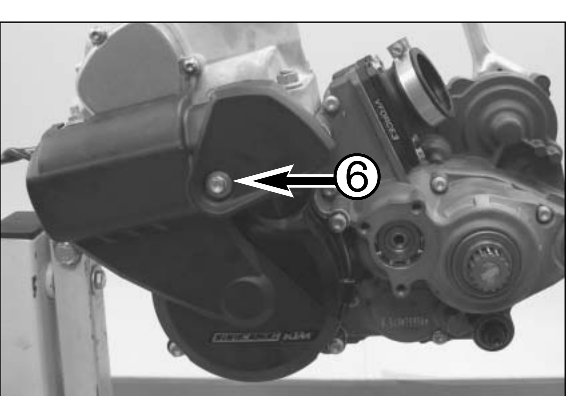
– Enlever le bouchon de vidange ❶ et laisser l´huile s´écouler..



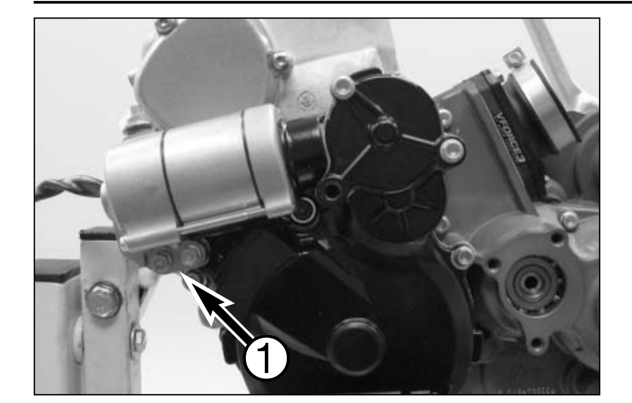
Dépose du pignon et du sélecteur
– Enlever le circlip ❷ avec une pince spéciale. Retirer le pignon, l´entretoise et le joint torique.
– Enlever le vis ❸ et retirer le sélecteur.
– Sortir la tige ❹.



Déposer le kick
– Dévisser la vis ❺ et retirer le kick sur l'arbre l'arbre de kick.

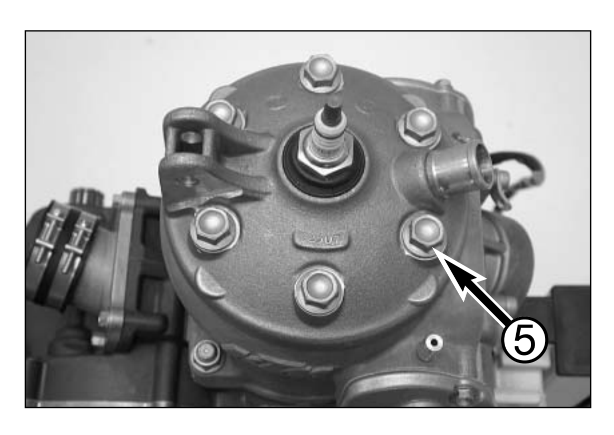


Déposer le cache du moteur du démarreur (avec démarreur électrique)
– Dévisser les 3 vis ❻ et déposer le cache du moteur du démarreur.



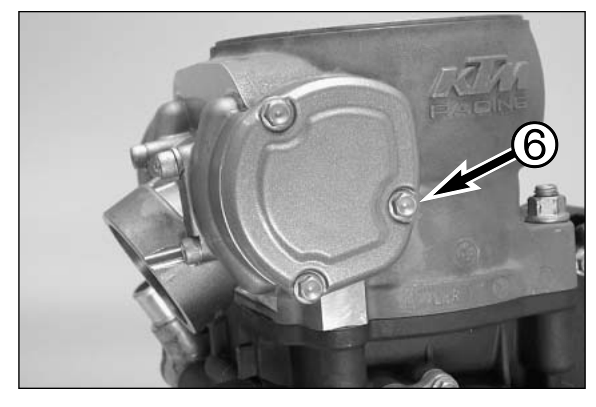
Déposer le démarreur (avec démarreur électrique)

– Dévisser les 2 vis ❶ et déposer le démarreur.

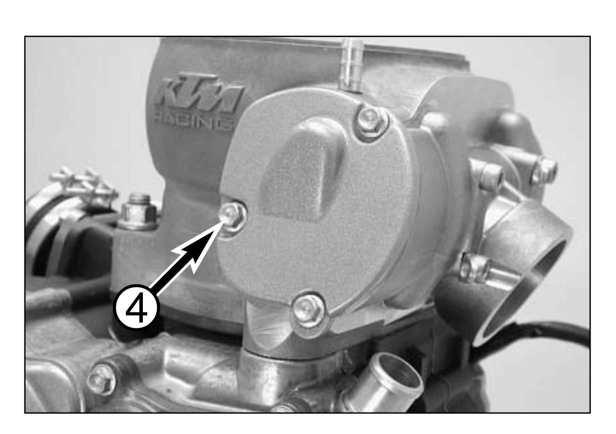


Dépose de la culasse, du cylindre et du piston

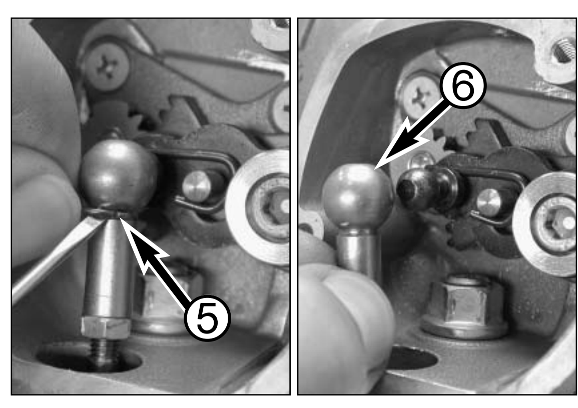
– Enlever les six vis à épaulement ❺ et retirer la culasse et les deux joints toriques.



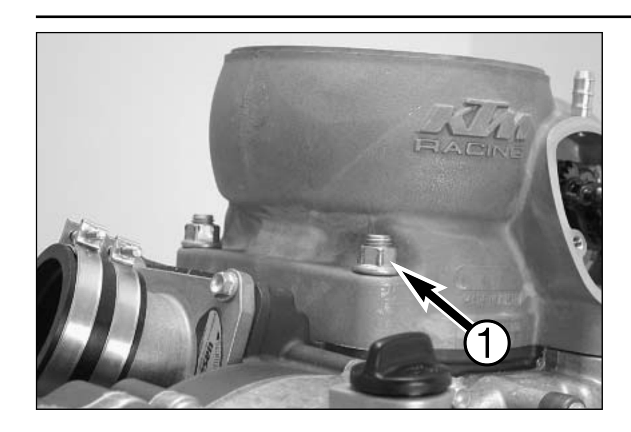
– Enlever les vis ❻ et déposer le couvercle gauche avec son joint.



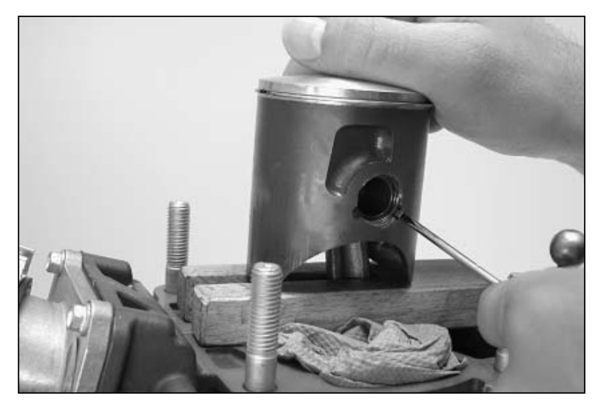
– Enlever les trois vis ❹ et déposer le couvercle droit avec son joint.



– Enlever l´arrêtoir de la rotule ❺ et débrancher celle-ci ❻ au niveau du levier de commande.



– Enlever les quatre écrous à épaulement ❶ à l´embase du cylindre et déposer celui-ci.
– Retirer les joints d´embase.

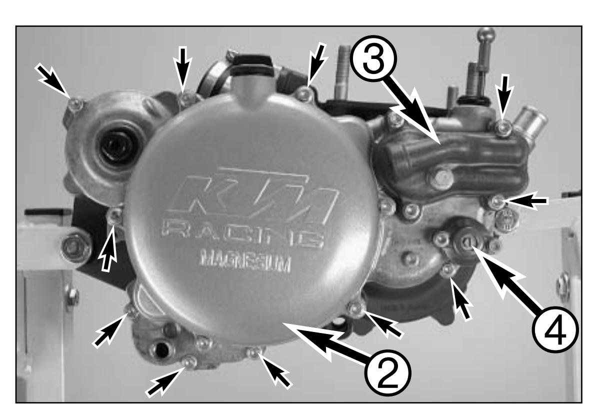


– Masquer le carter.
– Faire reposer le piston sur la pièce de bois et enlever les clips d'axe de piston.
– Retirer l´axe sans forcer.
– Retirer le piston et sortir le roulement à aiguilles du pied de bielle.

! ATTENTION !

IL NE FAUT JAMAIS CHASSER L'AXE DE PISTON AVEC UN JET; ON ENDOMMAGERAIT LE ROULEMENT DE BIELLE.

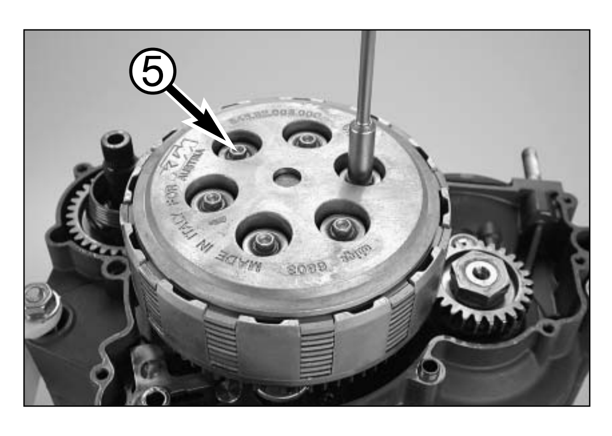
NOTA BENE:
A partir du modèle 2005 sont montés deux segments.



Dépose du carter d'embrayage

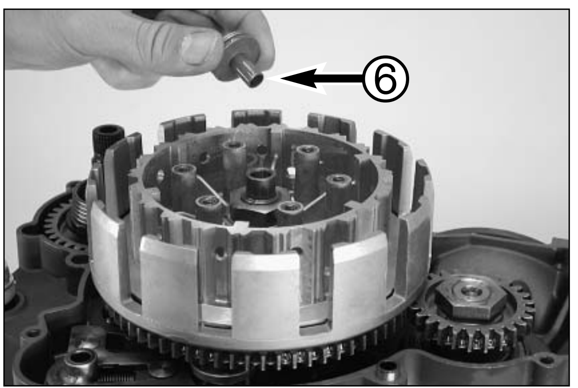
– Enlever les vis à épaulement et retirer le couvercle de carter d´embrayage. Retirer le joint.

NOTA BENE:
– Le couvercle de la pompe à eau ❸ le grand couvercle ❷ et le petit couvercle ❹ n´ont pas besoin d´être enlevés.
– La pompe à eau et la commande centrifuge restent dans le carter d´embrayage.

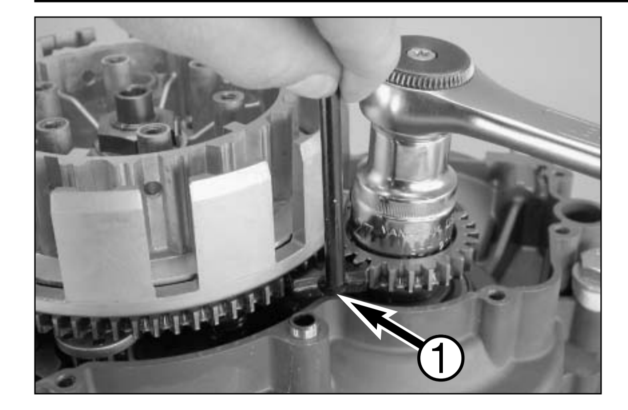


Dépose du plateau de pression et des disques

– Desserrer les vis à épaulement ❺ pour éviter que les disques ne se mettent en travers quand les ressorts se détendent.
– Retirer les vis à épaulement, les ressorts et les rondelles.

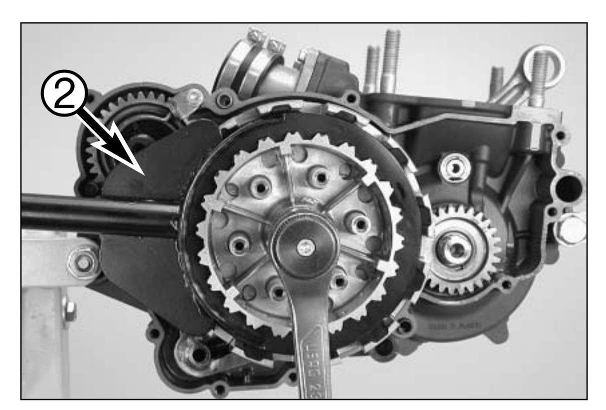


– Sortir de la cloche le plateau de pression et les disques.
– Sortir la pièce d'appui ❻ se trouvant dans l'arbre primaire.

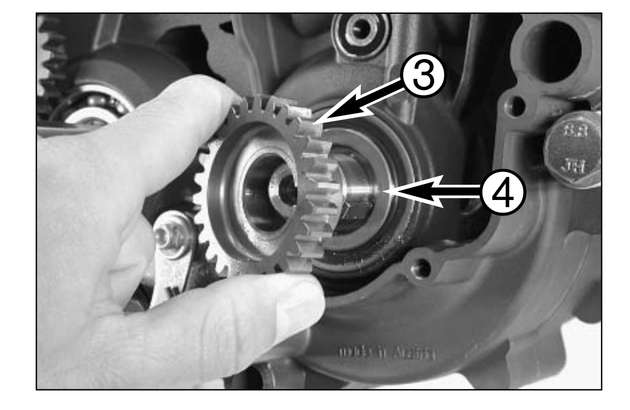


Dépose de la transmission primaire

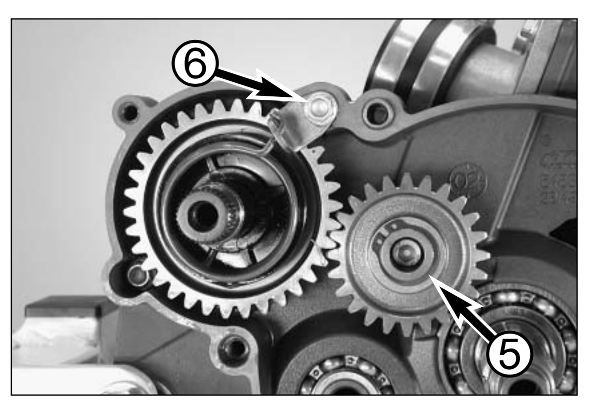
– Bloquer le pignon en bout de vilebrequin au moyen du secteur denté ❶ 560.12.004.000 (cf. illustration).
– Dévisser l'écrou (pas à gauche) et le retirer avec son frein.



– Ouvrir la rondelle frein de la noix d´embrayage.
– Enfiler l´outil spécial ❷ 546.29.003.000 qui sert à maintenir la noix et desserrer l´écrou six-pans (Cf. Illustration).
– Retirer l´outil.
– Retirer la noix et la cloche avec le roulement.
– Déposer la bague intérieure et la cage à aiguilles.



– Dépose du pignon ❸ et l'entretoise ❹ en bout de vilebrequin.



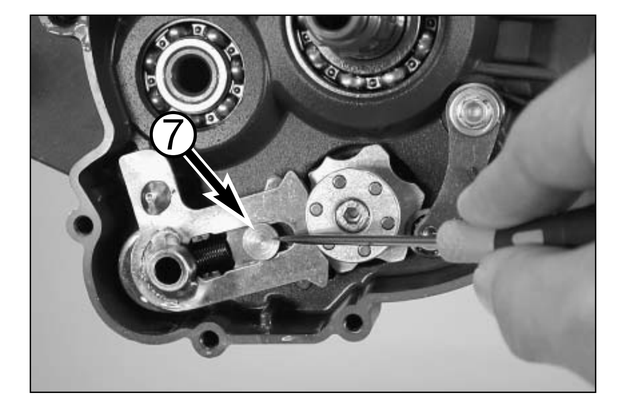
Dépose de l'arbre de kick

– Retirer le circlip ❺ et déposer le pignon intermédiaire.
– Dévisser avec précaution la vis à épaulement ❻, car le ressort de kick est tendu. Détendre le ressort et le décrocher.

! ATTENTION !

QUAND ON DÉCROCHE LE RESSORT DE KICK, IL FAUT FAIRE ATTENTION À NE PAS SE BLESSER, CAR IL SE DÉTEND D'UN COUP.

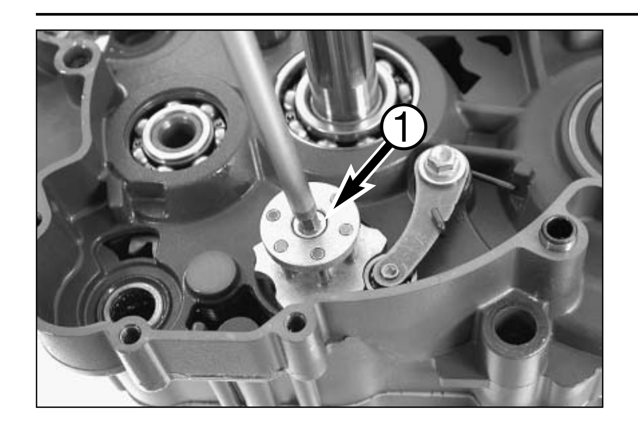
– Retirer du carter l'arbre de kick avec le cliquet, le ressort et la rondelle.
– Faire attention à la rondelle qui reste au fond du carter.



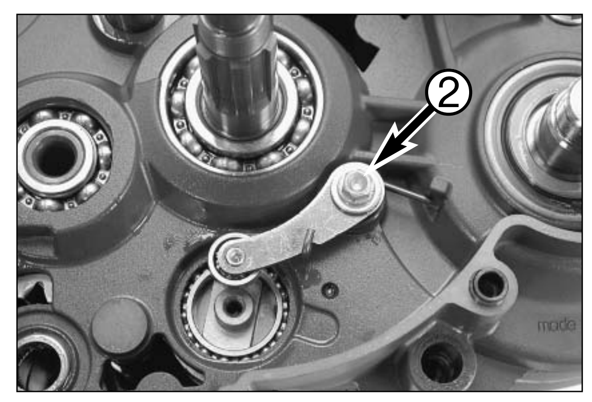
Dépose du mécanisme de verrouillage

– Avec un tournevis repousser la griffe ❼ de manière à ce qu´elle ne soit plus en prise avec le guide-fourchettes, et retirer alors l´arbre de sélection.

NOTA BENE: Faire attention à la rondelle qui reste au fond du carter.



– Enlever la vis six pans creux ❶ et déposer le tambour de verrouillage.



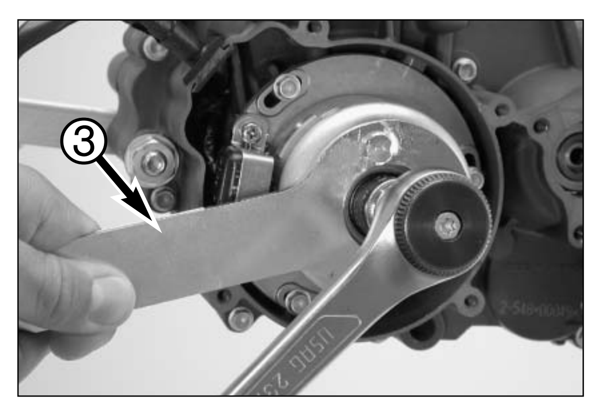
NOTA BENE: Le levier de verrouillage ne doit être sorti que si l'on change le carter.

– Défaire alors la vis ❷ et retirer le levier avec son ressort et coupelle.



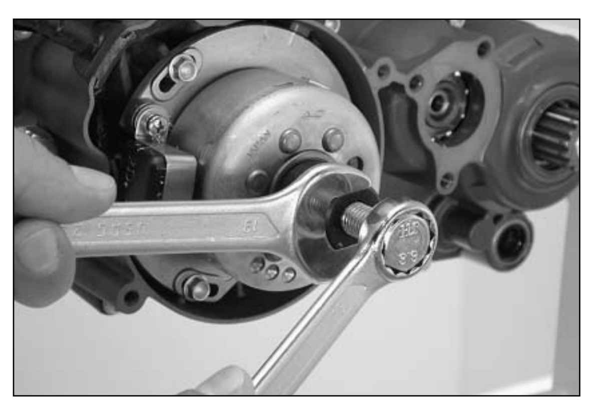
Dépose du carter d'allumage (sans démarreur électrique)

– Enlever les 4 vis et retirer le carter d'allumage avec son joint.

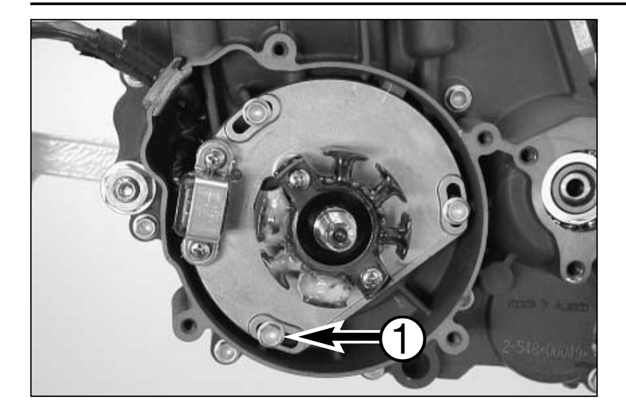


Dépose de l'allumage (sans démarreur électrique)

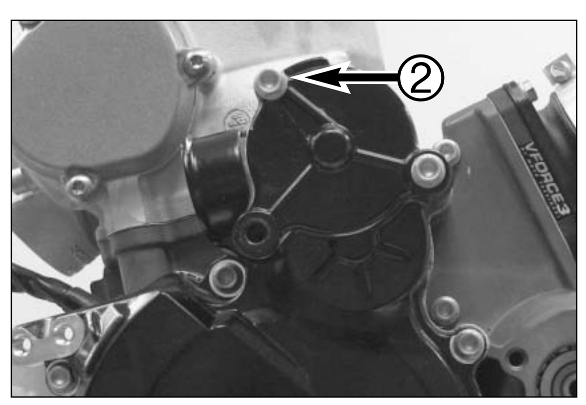
– Maintenir avec la clef à ergots ❸ 546.29.012.100 et dévisser l'écrou à épaulement.
– Enlever l'écrou avec la rondelle crantée.



– Mettre une protection 510.12.016.000 sur le filetage de l'embiellage, mettre en place l'extracteur et arracher le volant 546.29.009.044.

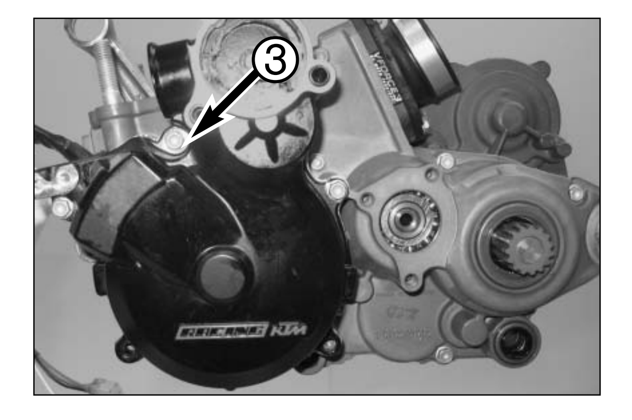


– Enlever les 3 vis ❶ et déposer le stator avec son socle.



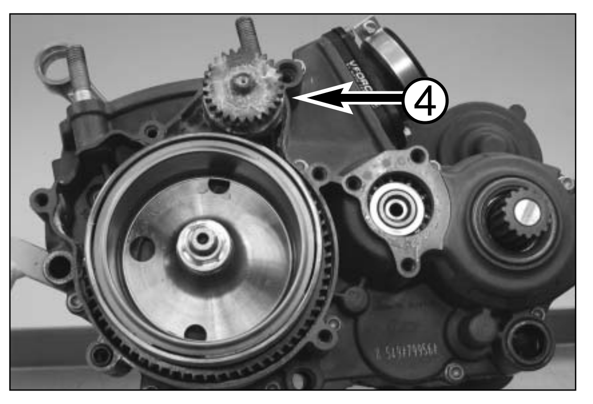
Déposer le carter d'allumage extérieur (avec démarreur électrique)

– Dévisser les 2 vis ❷ et déposer le carter d'allumage extérieur avec le joint.
– Déposer l'arbre intermédiaire avec la couronne dentée.



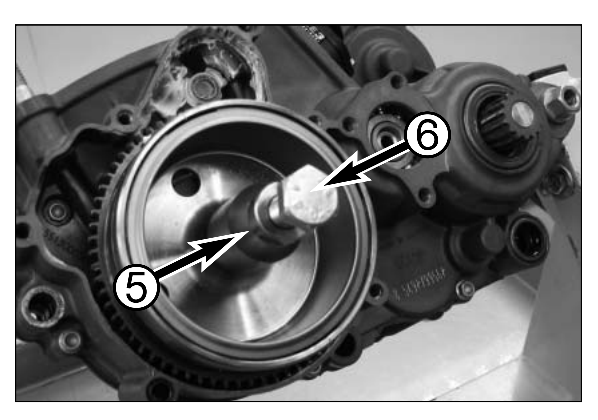
Dépose du carter d'allumage (avec démarreur électrique)

– Dévisser les 3 vis ❸ et déposer le carter d'allumage avec le joint.

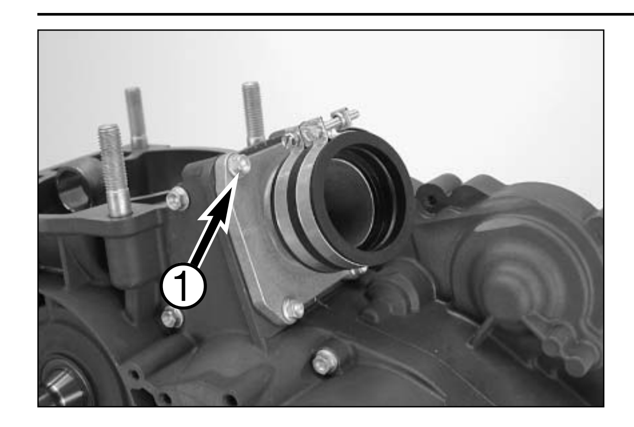


– Déposer le Bendix ❹.

– Maintenir le rotor à l'aide de la clef spéciale 551.29.001.000 puis desserrer l'écrou à épaulement.
– Déposer l'écrou à épaulement avec la rondelle à bords d'arrêt.

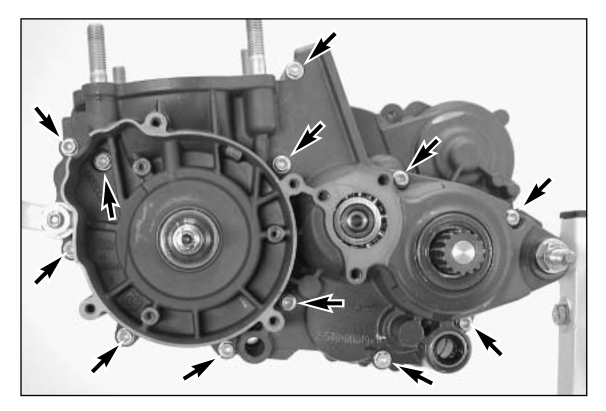


– Visser l'extracteur pour le rotor ❺ 580.12.009.000.
– Maintenir le rotor à l'aide de la clef spéciale 551.29.001.000, visser la vis de l'extracteur pour le rotor ❻ et extraire le rotor.



Boîte à clapets, pipe d'admission

– Enlever les 4 vis à épaulement ❶.
– Retirer la boîte à clapets avec la pipe d'admission et le manchon en caoutchouc.



Séparer les demi-carters

– Faire basculer le moteur pour avoir le côté de l'allumage sur le dessus et enlever les 12 vis.
– Défaire les deux fixations moteur sur le chevalet.

.

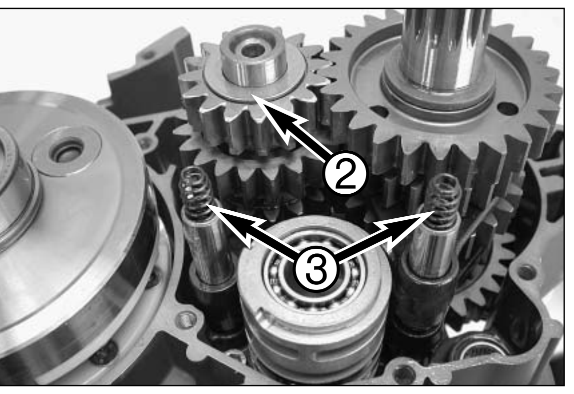


– Soulever le demi-carter droit en saisissant avec des outils appropriés aux renforts prévus dans le carter lors de la fonte, ou bien donner de petits coups avec un maillet en platique sur l´arbre de sortie afin de séparer de l´autre moitié.

! ATTENTION !

EVITER AUTANT QUE POSSIBLE D´INTRODUIRE UN TOURNEVIS OU UN OUTIL QUELCONQUE ENTRE LES DEMI-CARTERS POUR LES SÉPARER. ON RISQUERAIT FORT D´ABÎMER LES PLANS DE JOINT. ENLEVER LE DEMI-CARTER ET LE JOINT.

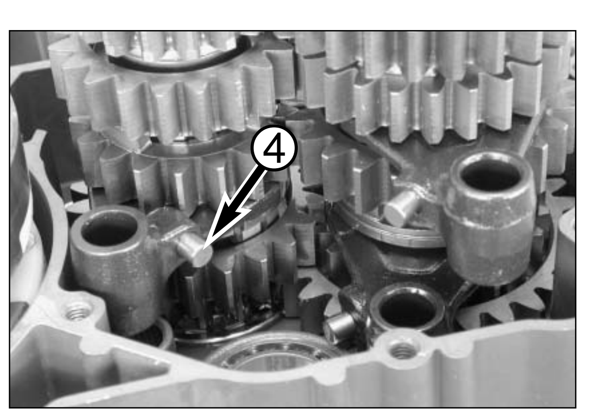
NOTA BENE: Quand on sépare les demi-carters, faire attention à la rondelle ❷ de l'arbre primaire (elle peut coller à l'intérieur du carter).



Dépose du mécanisme de sélection et de la boîte

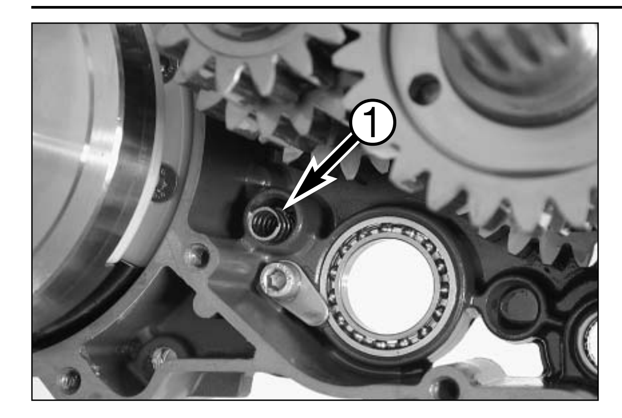
– Enlever la rondelle ❷ se trouvant sur l'arbre primaire.
– Retirer des coulisses les deux ressorts ❸.

.

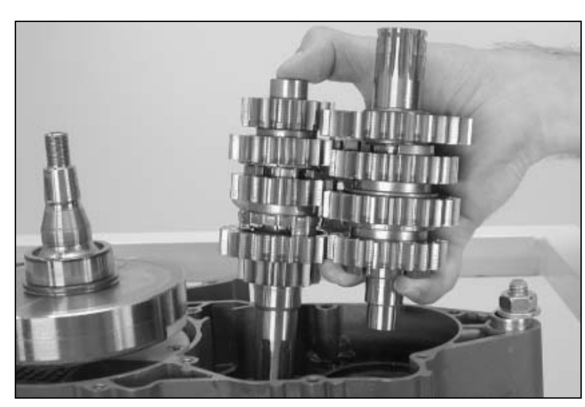


– Sortir les coulisses 2 et pousser les fourchettes sur le côté.
– Sortir le guide-fourchettes 3 de son roulement.
– Enlever les fourchettes.

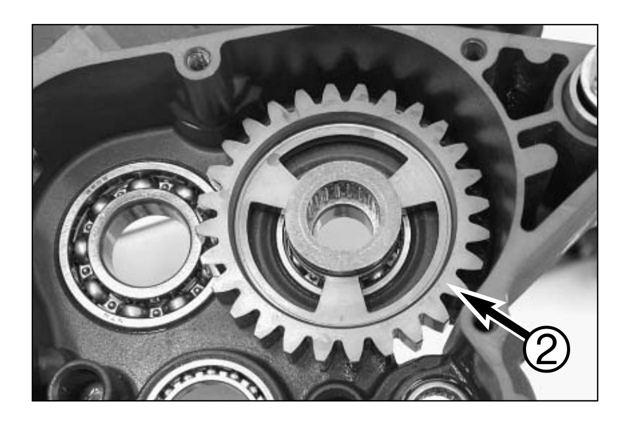
NOTA BENE: Lors du démontage, faire attention aux rouleaux ❹. Il se peut qu'ils restent dans les gorges du guide-fourchettes.
Les fourchettes ne sont pas identiques. Les repérer au démontage.



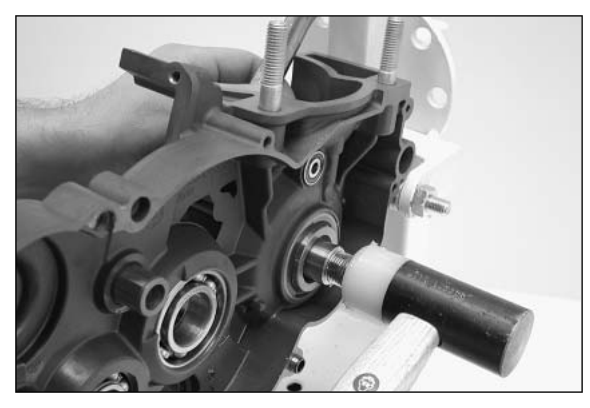
– Retirer du carter les deux ressorts ❶.



– Faire sortir ensemble de leur roulement l'arbre primaire et l'arbre de sortie.



– Sortir du carter le pignon fou de 1ère ❷ avec la cage à aiguilles et les deux rondelles d'appui.



Dépose de l'embiellage

– Faire sortir l'embiellage de son roulement (éventuellement en tapant légèrement avec un maillet en plastique en bout du vilebrequin).

– Retirer le joint torique.

– Nettoyer toutes les pièces et contrôler si elles ont de l´usure. Les remplacer si nécessaire.

NOTA BENE: Lors d´un démontage complet du moteur, il est préférable de remplacer tous les joints, joints spi, joints toriques de même que les roulements.

TRAVAUX SUR CERTAINS ÉLÉMENTS 5

SOMMAIRE

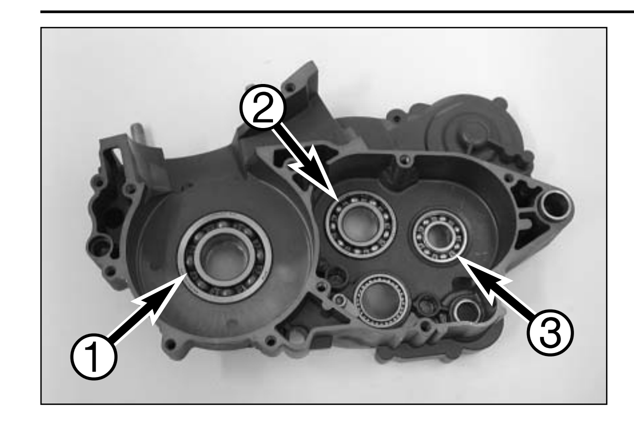
CARTER

Nota bene: Avant de commencer le travail, il faut lire complètement le chapitre qui suit. Ainsi on pourra voir comment procéder pour monter les roulements en ne chauffant qu'une seule fois les demi-carters.

Lorsqu'on extrait les roulements ou, si on ne peut faire autrement, lorsqu'on les chasse au marteau, il faut faire attention à ce que les carters reposent sur un plan de travail assez large pour que toute la face du joint appuie (on aura au préalable enlevé les douilles de centrage), afin qu'elle ne soit pas endommagée. Il est recommandé d'utiliser une planche de bois pour ce travail.

Normalement les roulements et les joints spi ne doivent pas être emmanchés avec un marteau. Si on ne dispose pas de presse, on utilisera pour le moins un jet approprié. De toute façon, lorsque la température est d'environ 150° C, les roulements rentrent d'eux-mêmes au fond de leur logement.

S'ils ne tiennent pas bien en place lorsque le carter s'est refroidi, il est vraisemblable qu'ils tourneront dans leur logement lorsque le carter chauffera. Dans ce cas il faudrait remplacer le carter.

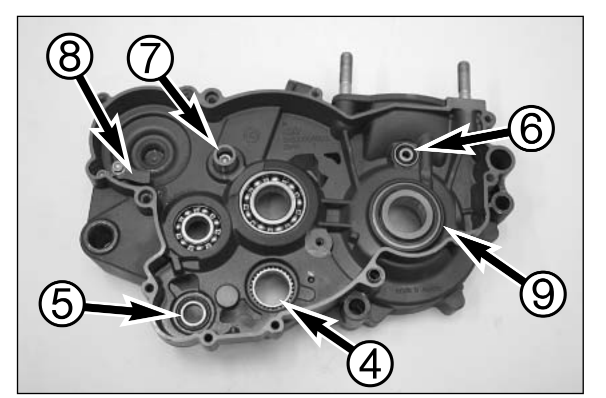


Travaux sur le demi-carter droit

– Retirer tous les joints spi et chauffer le demi-carter dans un four à environ 150° Celsius.

Si l'on frappe le carter sur une planche de bois plane lorsqu'il a atteint 150° - 180°, en général les roulements sortent tout seuls de leur logement. A cette température les roulements neufs, qui sont froids, peuvent être enfoncés dans leur logement sans qu'il soit nécessaire d'utiliser la presse.

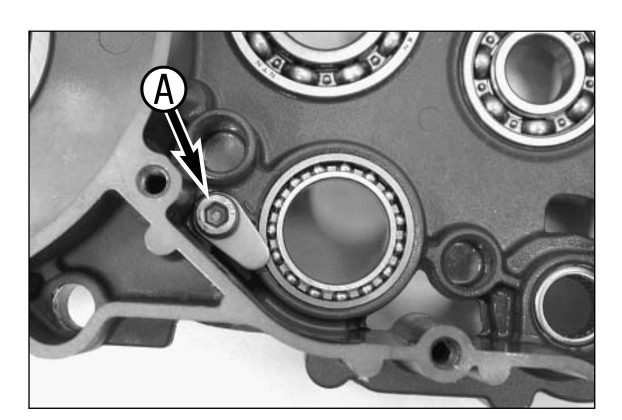
Roulement à billes de l'embiellage ❶
Sortir le vieux roulement à billes par l´intérieur. Enfoncer le nouveau roulement de l'intérieur jusqu'en butée.



Roulement à billes de l'arbre primaire ❷
Enfoncer le nouveau de l'intérieur jusqu'en butée. Le côté ouvert de la cage doit être vers l'intérieur.

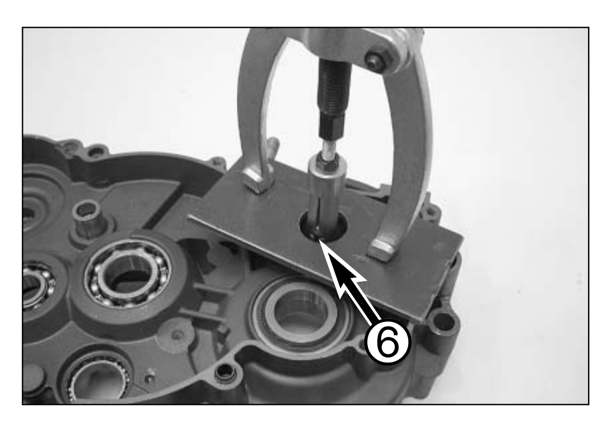
Roulement à billes de l'arbre de sortie ❸
Mettre le nouveau roulement de l'intéreur jusqu'en butée. Enfoncer le nouveau roulement de l'intérieur jusqu'en butée.

Roulement à billes du guide-fourchettes ❹
Enlever la vis Ⓐ et sortir le roulement vers l'intérieur. Enfoncer le nouveau roulement de l'intérieur et jusqu'en butée. Remettre la vis de maintien en la freinant à la Loctite 243.



Bague à aiguilles de l'arbre de sélection ❺
Sortir la bague à la presse vers l'intérieur. Enfoncer la nouvelle bague de l'extérieur de manière à ce qu'elle affleure.

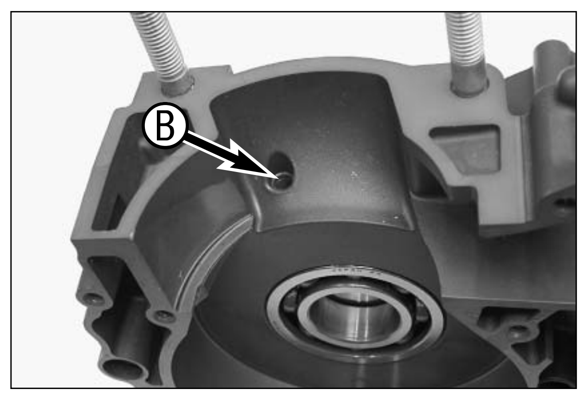
Roulement à billes de la commande centrifuge ❻
L'extracteur prendra appui sur une plaque que l'on aura confectionnée soi-même. Celle-ci permet de ne pas abîmer le carter (voir illustration).
Extraire le roulement avec l'extracteur intérieur diam. 5-8mm 151.12.018.100 .
Enfoncer le nouveau roulement jusqu'en butée.



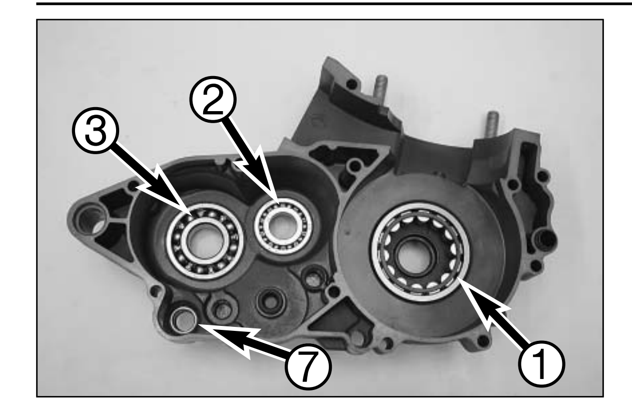
Axe du pignon intermédiaire ❼
L'expérience a montré qu'il n'est jamais nécessaire de changer cet axe. Il est déconseillé de l'enlever pour le mettre dans un nouveau carter, car il est presque impossible de le démonter sans l'abîmer.

Tôle du mécanisme de kick ❽
Quand on change la tôle il faut freiner les vis à la loctite 243.

Joint spi de l'embiellage ❾
Enfoncer le joint spi neuf par l´extérieur, avec la lèvre vers l´intérieur.



– Après ces opérations on vérifiera que le trou de graissage Ⓑ pour le roulement d'embiellage n'est pas obstrué.

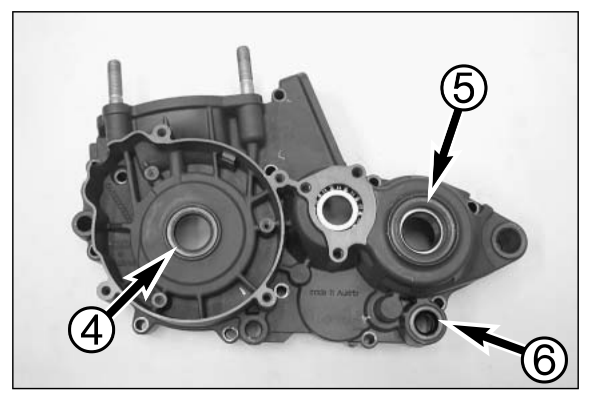


Travaux sur le demi-carter gauche

– Retirer tous les joints spi et chauffer le demi-carter dans un four à environ 150° Celsius.

Si l'on frappe le carter sur une planche de bois plane lorsqu'il a atteint 150° - 180°, en général les roulements sortent tout seuls de leur logement. A cette température les roulements neufs, qui sont froids, peuvent être enfoncés dans leur logement sans qu'il soit nécessaire d'utiliser la presse.

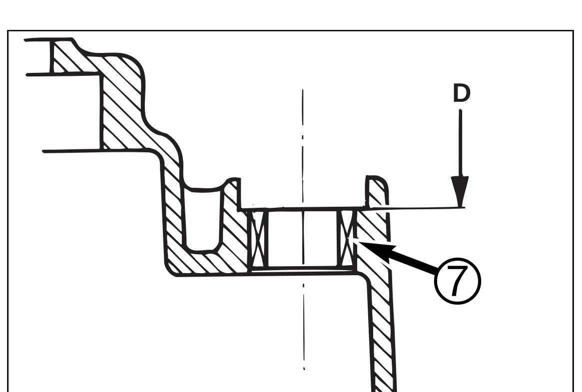
Roulement à rouleaux de l'embiellage ❶
Enlever le vieux roulement et enfoncer le roulement neuf jusqu'en butée. La bague intérieure se trouvant sur l'embiellage doit également être changée (cf. paragraphe concernant l'embiellage).



Roulement à aiguilles de l'arbre primaire ❷
Faire sortir le vieux roulement à billes par l'intérieur; enfoncer le roulement neuf par l'intérieur et jusqu'en butée.

Roulement a billes de l'arbre de sortie ❸
Sortir le vieux roulement à la presse vers l'intérieur. Mettre le nouveau par l'intérieur jusqu'en butée.

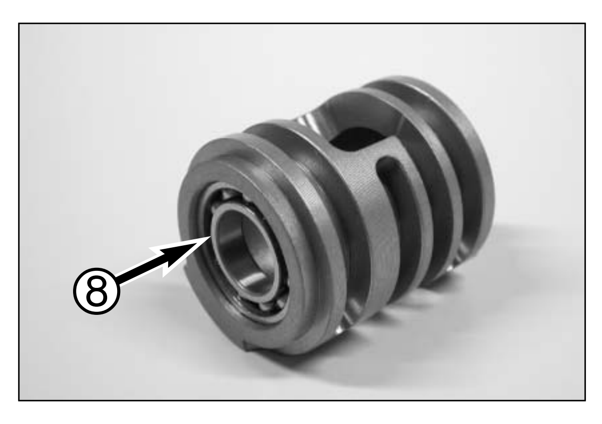
Joint spi de l'embiellage ❹
Enfoncer le joint spi neuf par l'extérieur et avec la lèvre vers l'intérieur. Il doit affleurer.



Joint spi de l'arbre de sortie ❺
Enfoncer le nouveau joint spi de manière à ce qu'il affleure.

Joint spi de l'arbre de sélection ❻
Enfoncer le nouveau joint spi de manière à ce qu´il affleure.

Bague a aiguilles de l'arbre de sélection ❼
Enlever le joint spi et enfoncer la bague à changer vers l'intérieur. Enfoncer la nouvelle bague de l'extérieur jusqu'à l'épaulement Ⓓ.



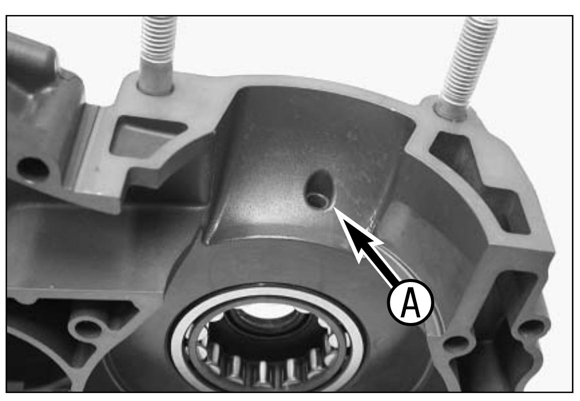
Roulement a billes du guide-fourchettes ❽
Chauffer le guide-fourchettes à environ 150° C.
A cette température le roulement sort pratiquement seul de son logement.
Si nécessaire, taper légèrement le guide-fourchettes sur une planche en bois.

NOTA BENE: Ne jamais chauffer le guide-fourchettes avec un chalumeau ou similaire car le revêtement de surface se trouve alors abîmé.

Mettre le nouveau roulement en place, si nécessaire appuyer légèrement pour qu'il aille jusqu'en butée.

Lorsque le demi-carter s'est refroidi, les roulements doivent bien tenir en place.

– Après ces opérations, on vérifiera si le trou de graissage Ⓐ pour le roulement d'embiellage n'est pas obstrué.





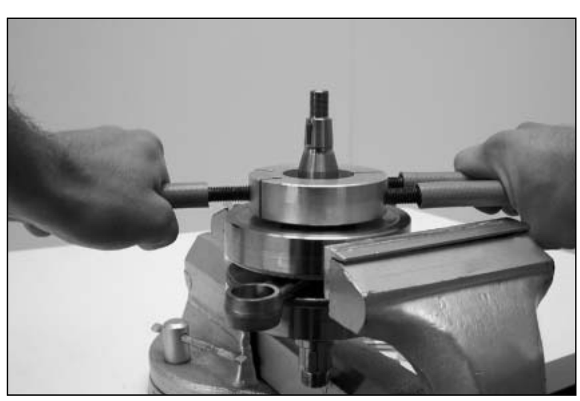
Embiellage

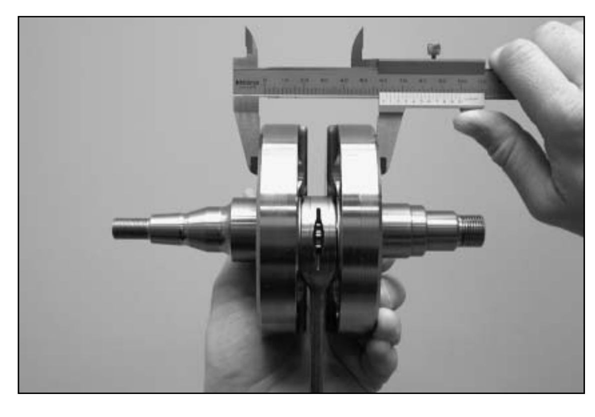
– Si l'on a changé le roulement à rouleaux il faut changer aussi la bague intérieure qui est contre la masse d'équilibrage.
– Chauffer l'outil 584.29.037.043 à environ 150° Celsius sur une plaque et l'enfiler aussitôt sur la bague intérieure. Bien faire porter l'outil sur la bague pour favoriser la transmission de la chaleur et extraire la bague.
– Pour le montage de la nouvelle bague, faire chauffer à nouveau l'outil à environ 150° Celsius. Enserrer la nouvelle bague et l'enfiler aussitôt sur la portée de l'embiellage.

! ATTENTION !

Ne jamais prendre l'embiellage dans l'étau par une portée ou une masse afin de le bloquer pour enfoncer la bague. Les masses ne conserveraient plus leur équerrage et le roulement de tête de bielle serait endommagé, si bien que l'embiellage deviendrait inutilisable.

NOTA BENE: Il n'est pas nécessaire d'effectuer un calage.





Masses d'équilibrage, mesurage de la valeur extérieure

Avec un pied à coulisse, mesurer la distance extérieure des masses d'équilibrage, comme cela est indiqué sur l'illustration.

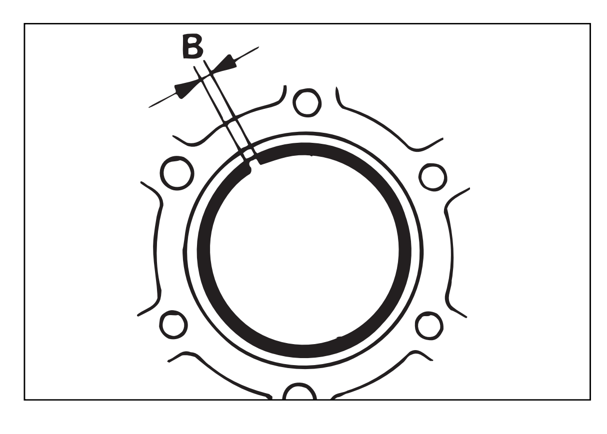
Valeur extérieure = 60 mm ± 0,05 mm



Vérification du piston

Si l'on veut utiliser un piston qui a déjà servi, il faut vérifier les points suivants:

1. Jupe: rechercher d'éventuelles traces (serrages). Les traces légères peuvent être enlevées avec une pierre douce.
2. Gorge pour le segment: le segment ne doit pas coincer dans sa gorge. Pour nettoyer la gorge on peut employer un vieux segment ou de la toile émeri (grain 400).
3. Le doigt empêchant le segment de tourner doit bien tenir en place et ne pas être usé.
4. Segments: Vérifier l'état et le jeu à la coupe.



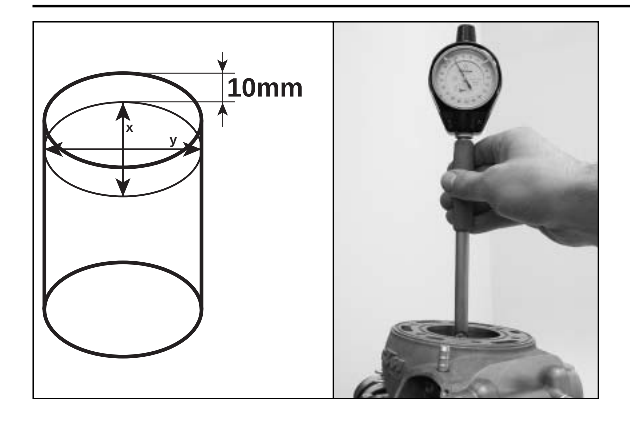
Jeu à la coupe

– Enfiler le segment dans le cylindre et le mettre en place avec le piston (à environ 10 mm du bord supérieur du cylindre).
– Avec une cale on mesure le jeu à la coupe ❸.

Jeu à la coupe: max. 0,40 mm

NOTA BENE: Si ce jeu est plus important que ce qui est indiqué, il faut vérifier l'état du cylindre et du piston. Si ces derniers restent dans les cotes de tolérance, remplacer le segment.

A partir du modèle 2005 sont montés deux segments.



Mesurage cylindre et piston, jeu du piston

– Pour déceler une usure du cylindre, on mesure l'alésage avec un micromètre à environ 10 mm du bord supérieur.
– Effectuer un relevé à plusieurs endroits pour repérer une ovalité éventuelle.



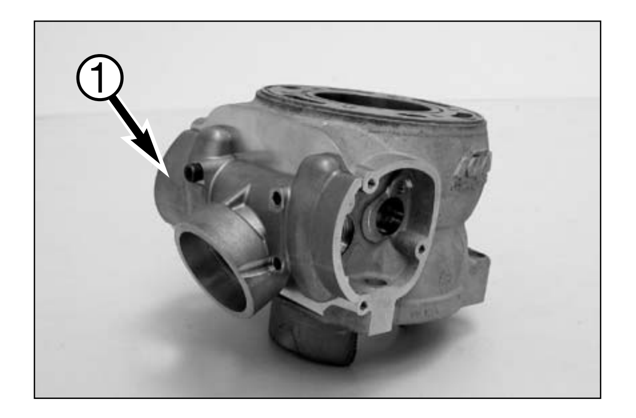
– Le piston se mesure au niveau de la chemise, perpendiculairement à l'axe de piston, à environ 50 mm du bord supérieur.

Modèle 250: piston cote I: 66,340 mm - 66,350 mm
piston cote II: 66,351 mm - 66,360 mm

Modèle 300: piston cote I: 71,940 mm - 71,950 mm
piston cote II: 71,951 mm - 71,960 mm

– Le jeu du piston est la différence entre le plus petit diamètre relevédans le cylindre et le diamètre du piston.

Jeu du piston: 0,06 mm - 0,1 mm



Cylindre en échange standard

Dans ce dernier cas il faut déposer tous les éléments de la valve à l'échappement. La pièce intermédiaire ❶ reste sur le cylindre. La cote du piston est gravée sur la calotte de celui-ci.



Revêtement Nikasil du cylindre

"Nikasil" est un nom propre désignant un revêtement mis au point par la société Mahle, qui fabrique aussi des pistons. Le nom est dérivé de celui des deux matériaux entrant dans la composition, à savoir le nickel qui forme une couche dans laquelle est emprisonné un carbure de silicium particulierement dur.

Les avantages principaux du revêtement Nikasil sont:
- une bonne dissipation de la chaleur
- et donc un bon rendement
- une usure réduite et un gain de poids.

NOTA BENE: Lorsque la couche de Nikasil est usée elle peut être refaite pour un prix modique, à condition toutefois que le cylindre ne soit pas abîmé.

Système de valve à l'échappement

Démonter toutes les pièces, les nettoyer, vérifier leur état et leur usure.

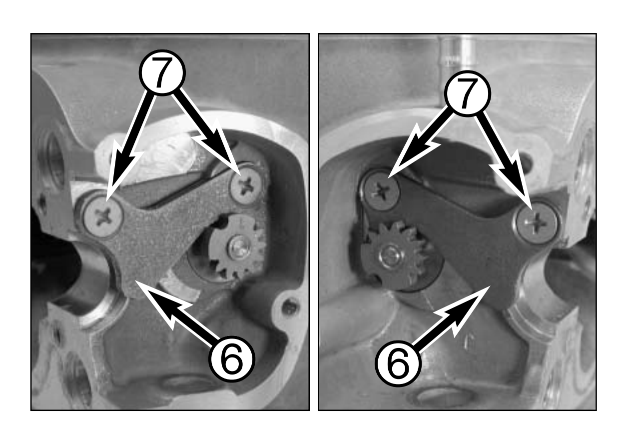
Axes de command ❶ Vérifier le jeu des axes de commande dans leur bague. Enlever les dépôts de calamine.

Secteurs dentés ❷ Vérifier l'état d'usure des dents des secteurs dentés et des axes de commande.

Bagues de roulement ❸ Les bagues doivent tourner facilement sur les portées du volet.

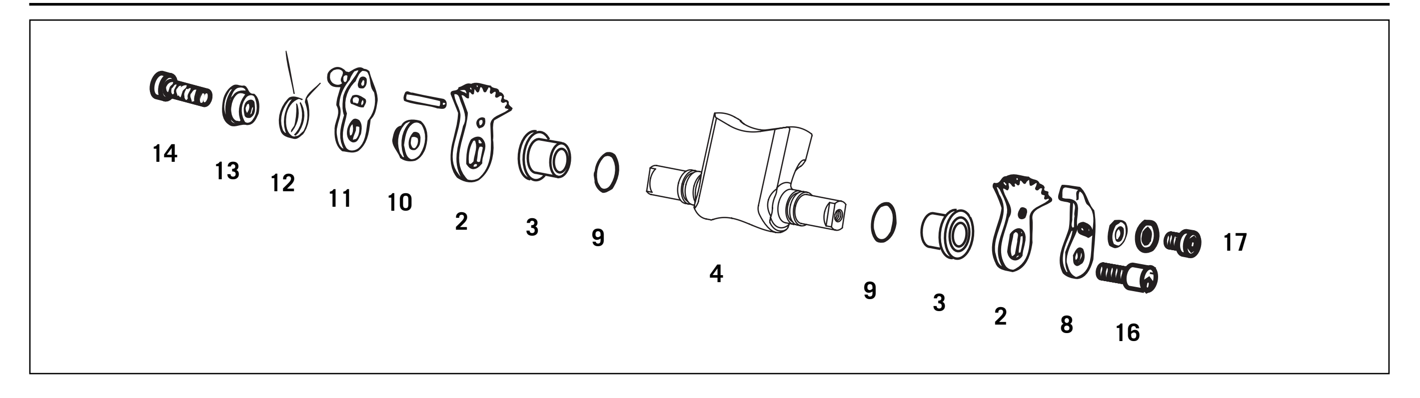
Valve ❹ Nettoyer la valve enlever la calamine. La valve ne doit pas toucher les parois du canal d'échappement.

Joints toriques ❺, ❾ + ⓳ Vérifier l'état des joints toriques de la valve et des axes de commande. Les remplacer si nécessaire.



Assemblage du cylindre

- Mettre en place les joints toriques (16x2 mm) ❺ sur les axes de commande et les graisser.
- Enfiler les axes de commande ❶ dans le cylindre et monter les tôles de maintien ❻. Les vis à tête fraisée ❼ doivent être freinées à la Loctite 243.

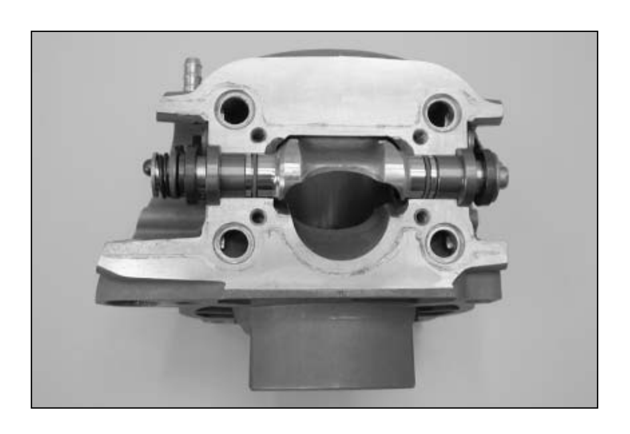


– Enfiler les joints toriques (15X1,5 mm) ❾ sur la valve et les graisser.
– Graisser légèrement les bagues ❸ et les enfiler sur le volet.
– Mettre en place les secteurs dentés ❷. (Celui avec le doigt va à droite).

– A droite, mettre en place en bout de la valve la bague ❿ avec l'épaulement vers l'extérieur, le levier de commande ⓫ avec la rotule vers l'extérieur, le ressort ⓬ avec le brin court vers l'extérieur, et enfin la bague ⓭ faisant coupelle pour le ressort.
– Enduire la vis six-pans creux ⓮ de Loctite 243 et la visser d'environ 5 tours. Accrocher le brin court du ressort au téton sur le cylindre (cf. figure), et finir de serrer la vis.

– Monter la tôle de butée ❽ du côté gauche. Par la suite on réglera la valve à l'échappement (valeur Z) au moyen des deux vis ⓰ et ⓱; c'est pourquoi il ne faut pas encore les serrer.

– Faire tourner les axes de commande ❶ de manière à ce que les canaux soient grand ouverts et qu'on ne voit pas d'arêtes.

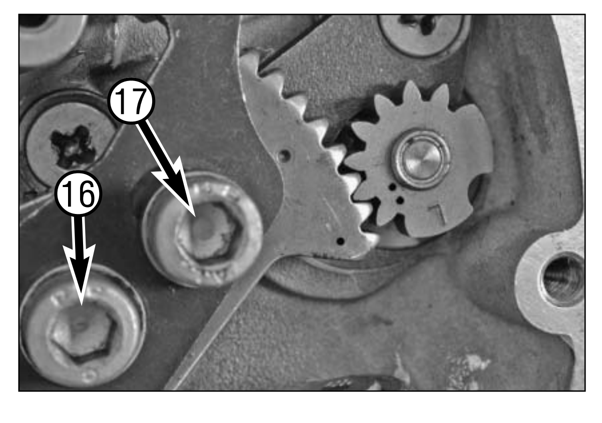


– Mettre la valve en place dans le cylindre. Mettre les secteurs dentés en prise avec les axes de commande de manière à ce que les repères soient en face l'un de l'autre quand la valve est ouverte (relevée complètement vers le haut). Contrôler également si les deux axes de commande libèrent bien tout le passage quand la valve est ouverte.

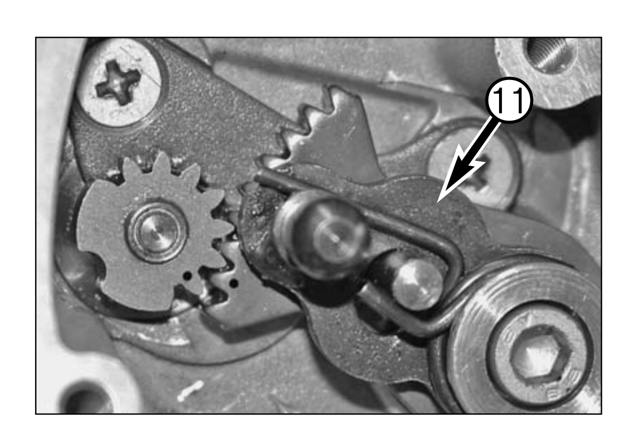
– Enduire légèrement le plan de joint de silicone (11,3x2,4 mm) et mettre en place la pièce intermédiaire ⓲.

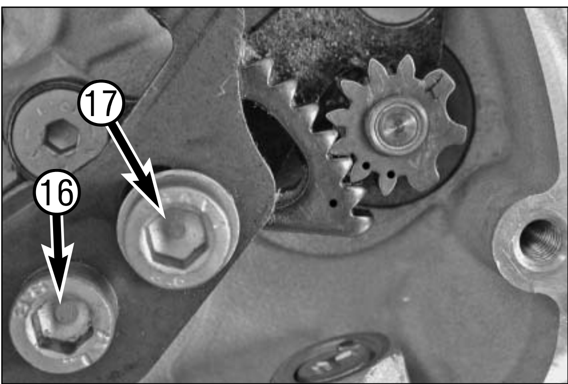
– Pour finir, on vérifie qu'il n'y a pas de point dur dans tout le système de commande.

NOTA BENE: En poussant un peu sur le levier ⓫, on doit pouvoir dépasser la position déterminée par le ressort.

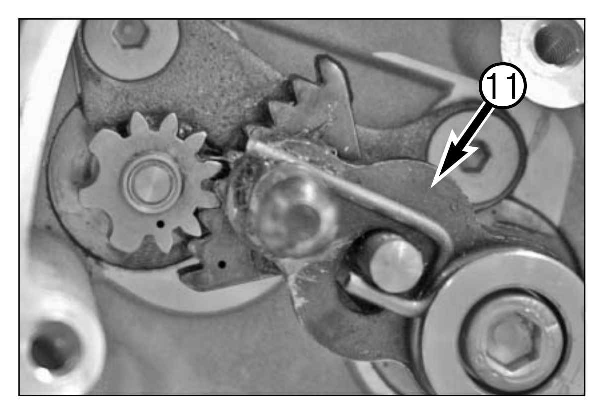


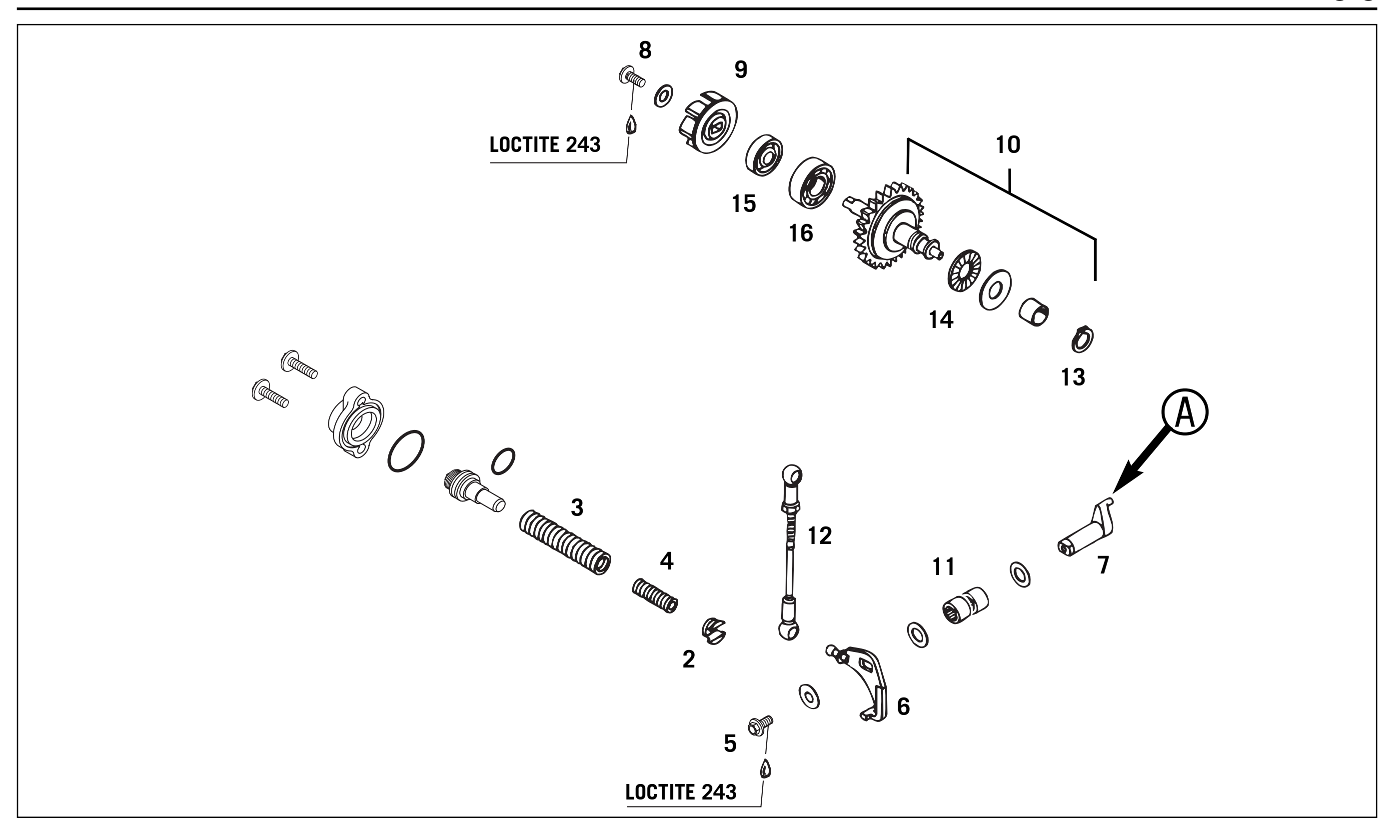
MODÈLE 2004 2005

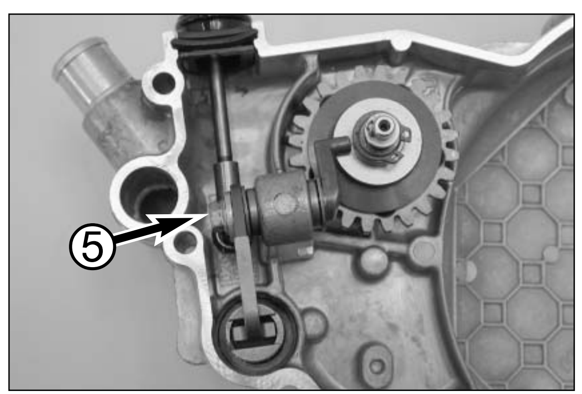




À PARTIR DE MODÈLE 2006







Commande de la valve à l'échappement, carter d'embrayage

- Enlever les vis ❶, sortir le support des ressorts ❷, le ressort de réglage ❸ et le ressort auxiliaire ❹.
- Retirer la vis ❺ avec le levier coudé ❻ et le levier de commande ❼.
- Retirer le couvercle de pompe, enlever la vis ❽ et déposer le rotor de pompe ❾.
- Alors seulement il est possible de retirer la commande centrifuge ❿.
- Nettoyer toutes les pièces et vérifier leur état.

Vérifier que le levier de commande a un jeu correct et n'a pas de point dur dans son roulement ⓫.

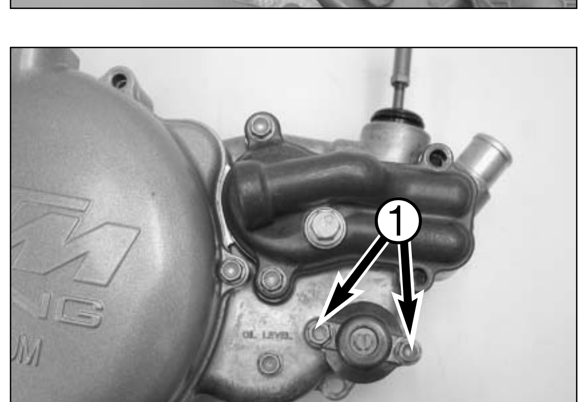
Vérifier l´état d´usure du téton A de l´axe de commande.

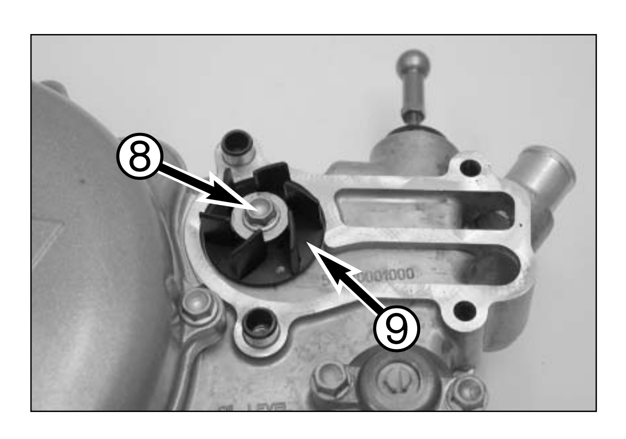
Jeu des rotules de la tringle ⓬.

Enlever le circlip ⓭ et vérifier l'état des butées ⓮ et des rondelles.

Si l'on change le joint spi de la pompe ⓯, il faut enduire son bord extérieur de Loctite 243.

Vérifier l'état du roulement à billes ⓰.





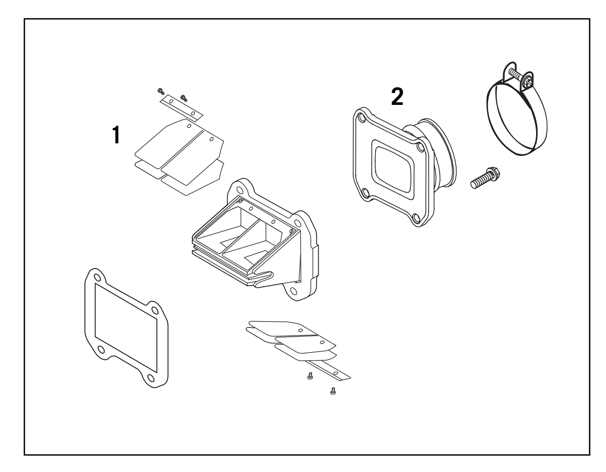
Assemblage du carter d'embrayage

- Graisser le joint spi de la pompe à eau ⓯ et mettre en place la commande centrifuge ❿.
- Enduire la vis ❺ de loctite 243 et la mettre en place avec le levier coudé ❻ et le levier de commande ❼.
- Monter le ressort de réglage ❸, le ressort auxiliaire ❹ et le support ❷ et fixer avec les vis ❶.
- Mettre le rotor de pompe ❾, enduire la vis ❽ de Loctite 243 et la monter avec sa rondelle.
- Mettre en place les bagues de centrage du couvercle de pompe.
- Mettre un joint torique neuf et fixer le couvercle de pompe avec deux vis.



Boîte à clapets (250 SX/SXS)

NOTA BENE: Avec le tremps les languettes ❶ perdent peu à peu de leur élasticité, ce qui cause une perte de puissance.
Remplacer les languettes usées ou abîmées.



Pipe d'admission ❷
Vérifier l'état du manchon, en particulier il ne doit pas être craquelé.

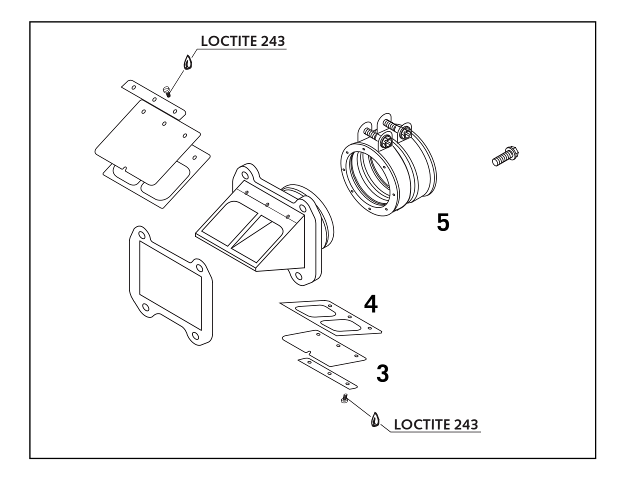


Boîte à clapets (EXC/EXC SIX DAYS/MXC/XC/XC-W)

Nota bene: Avec le tremps les languettes ❸ perdent peu à peu de leur élasticité, ce qui cause une perte de puissance.
Remplacer les languettes usées ou abîmées.

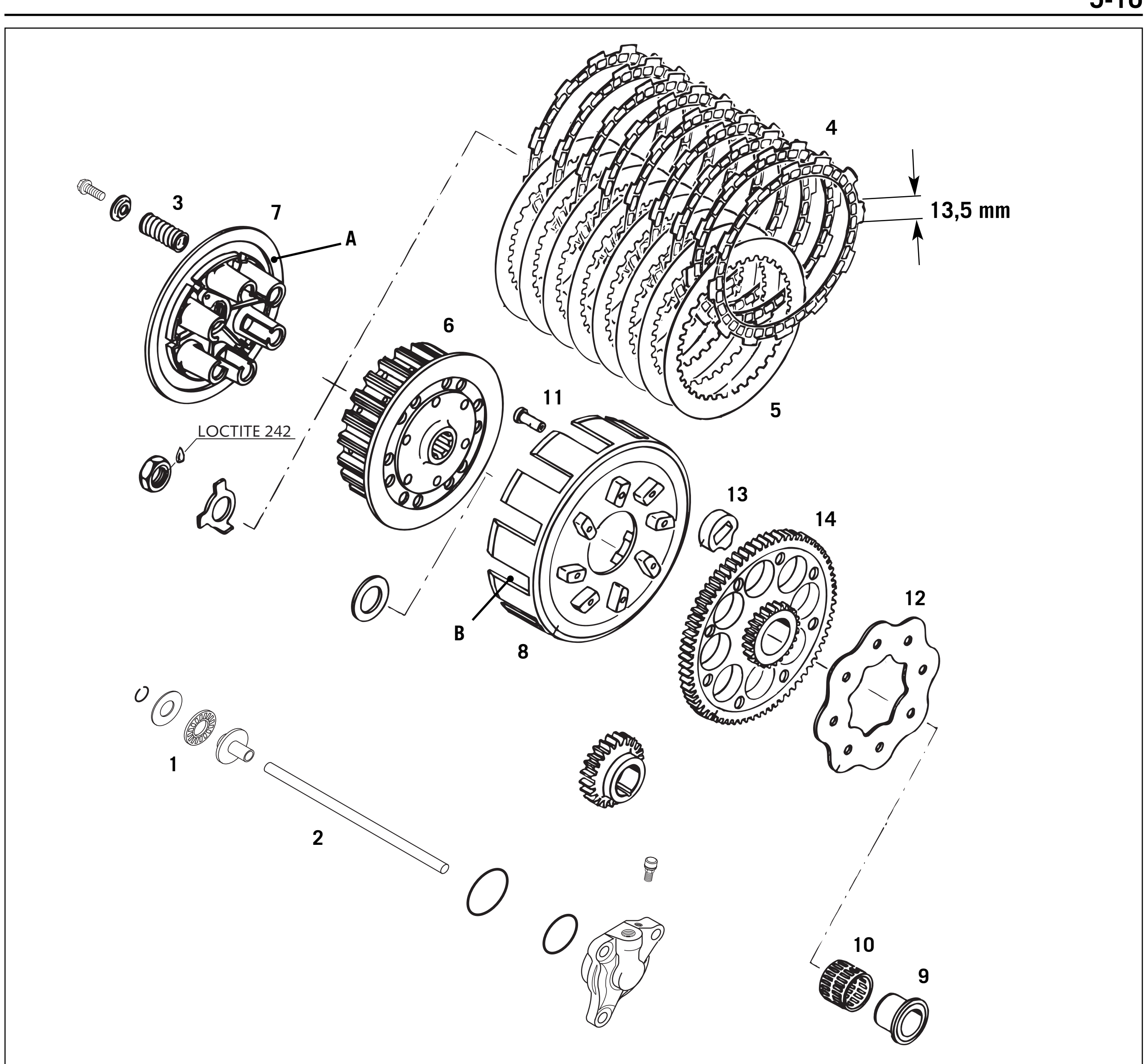
! ATTENTION !

- Mettre la plaquette ❹ avec la surface la plus tendre du côté du support.
- Toutes les vis du système doivent être freinées à la Loctite 243.



Manchon caoutchouc ❺
Vérifier l'état du manchon, en particulier il ne doit pas être craquelé.

NOTA BENE: Quand on monte le manchon en caoutchouc il faut faire attention à ce que la flèche sur le manchon indique la direction de l'admission.



Embrayage

Butée ❶ Vérifier l'usure

Tige ❷ Vérifier l'usure. Longueur minimale : 192 mm (neuve: 192,50 mm).

Ressorts ❸
Longueur du ressort minimale 42 mm (neuf 43 mm). Remplacer les 6 ressorts si nécessaire.

9 disques garnis ❹
Epaisseur minimale 2,60 mm (neufs 2,70 mm). Doivent être plans. Le décrochement prenant dans la cloche doit avoir une longueur d'au moins 13,50 mm.

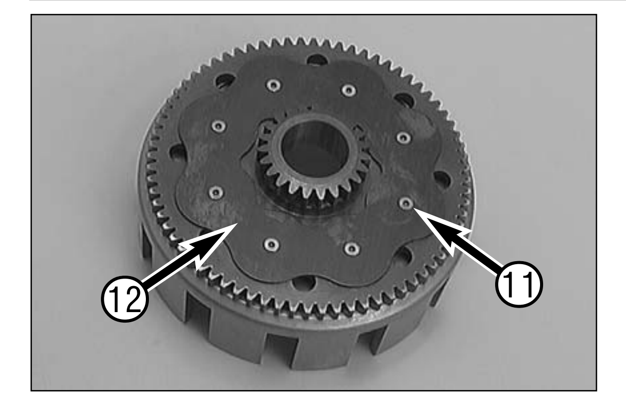
8 disques acier ❺
Doivent être plans et en bon état.

Noix ❻
Les points de contact des disques acier et de la noix ne doivent pas présenter un creux supérieur à 0,50 mm.

Plateau de pression ❼
Vérifier qu'il n'y a pas de défaut mécanique de la surface Ⓐ d'appui du disque garni contre le plateau de pression. Il ne doit pas non plus y avoir de rayures.

Cloche ❽
Vérifier l'état des points de contact Ⓑ des disques garnis contre la cloche. Si les creux sont supérieurs à 0,50 mm, il faut changer la cloche (voir ci-dessous).

Vérifier l'usure de la bague intérieure ❾ et de la cage à aiguilles ❿.



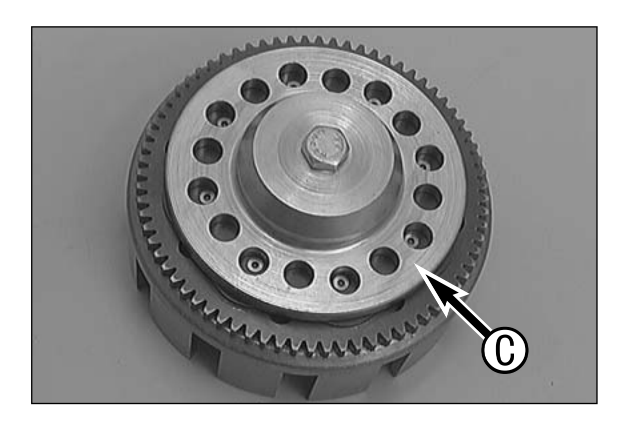
Remplacement de la cloche

– Faire sauter les rivets bl en les percant au niveau de la tôle bm et séparer les différents éléments.

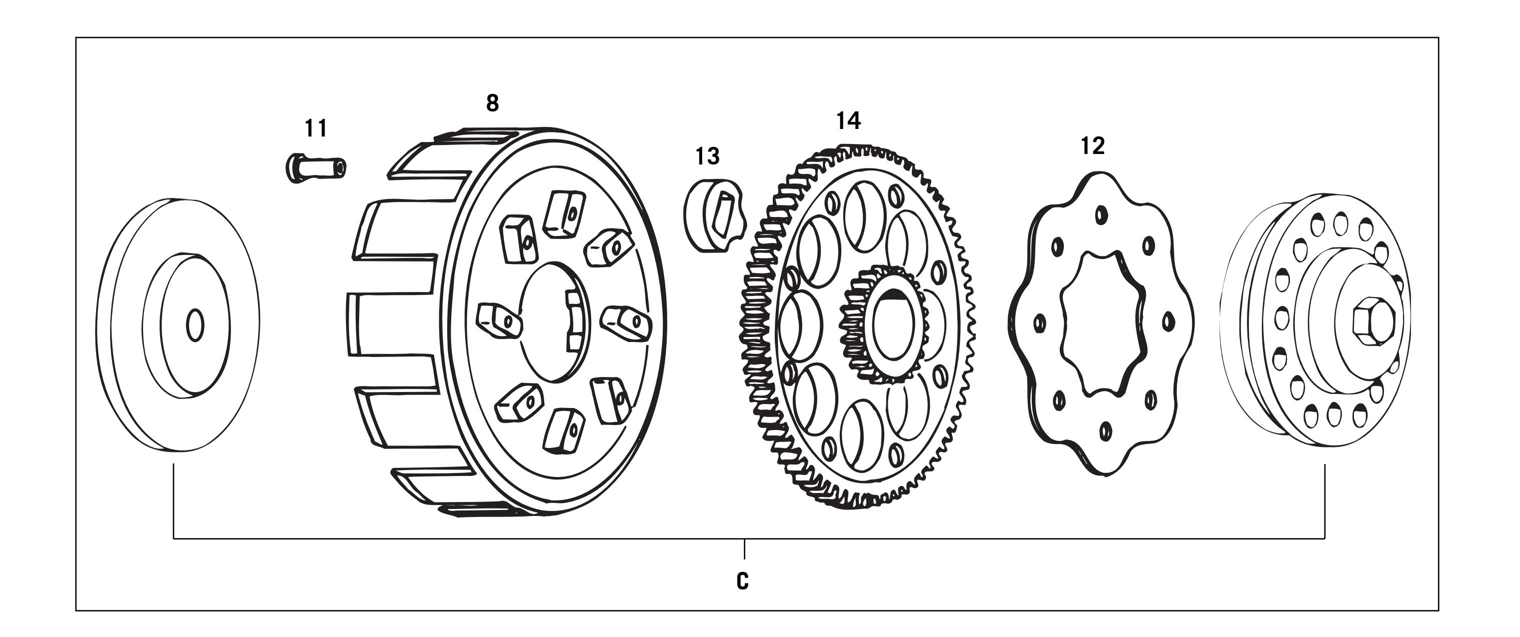
NOTA BENE: Vérifier l'état des 8 tampons amortisseurs bn. Les changer tous les huit si nécessaire.

! ATTENTION !

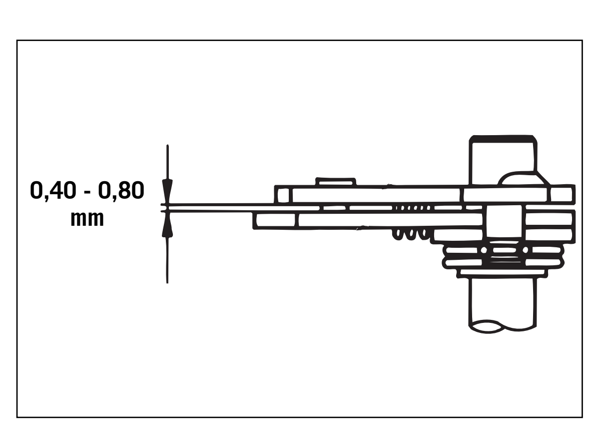
Les tampons amortisseurs sont plus larges que le pignon. Pour que la cloche et la tôle soient contre le pignon ⓮, il faut compresser le tout avec l'outil spécial Ⓒ avant de riveter.



– Mettre en place l'outil spécial Ⓒ 546.29.027.000 comme cela est indiqué dans l'illustration. Visser ensemble puis mater les rivets avec des jets appropriés.



5
E
4
D
7
10
C
6
8
LOCTITE 243
LOCTITE 243
LOCTITE 243
1
A
3
LOCTITE 243
1
2
3
B
1



Mécanisme de sélection

Fourchettes ❶
Vérifier l'état d'usure des dents 🅐 et du téton de guidage 🅑.

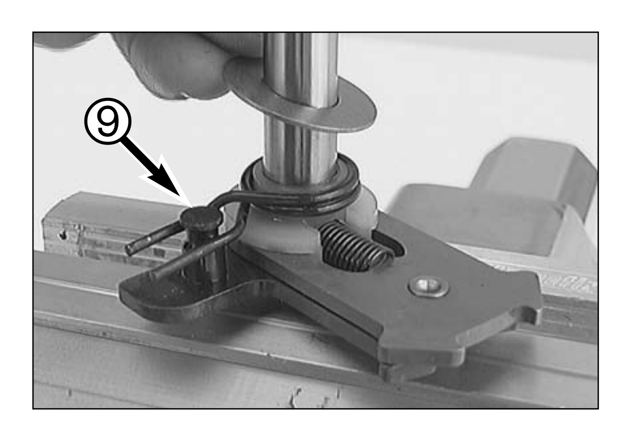
Guide-fourchettes ❷
Vérifier l'état des gorges.
Vérifier s'il n'y a pas de jeu dans les roulements à billes ❸.

Griffe ❹
Vérifier l'état d'usure des dents 🅒.
Vérifier l'état de surface de la partie en frottement 🅓. Remplacer s'il y a des marques profondes.
Vérifier si le téton 🅔 tient bien en place et s'il est en bon état.

Fenêtre
Vérifier le jeu entre le téton et la griffe (max. 0,70 mm).

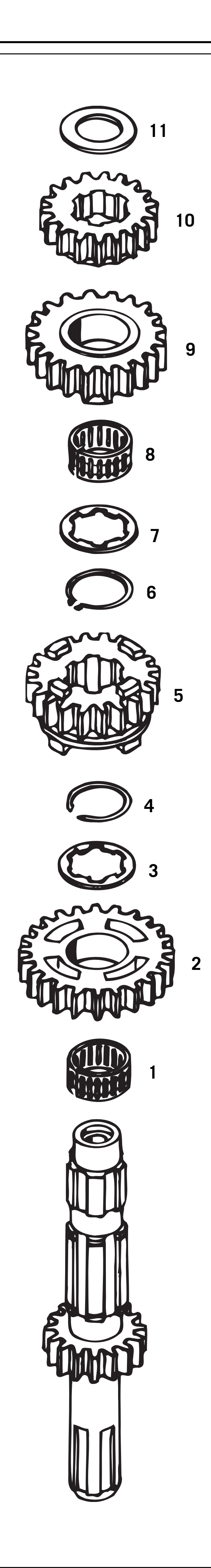
Roulements à billes ❸
Vérifier s'ils n'accrochent pas.

Mécanisme de sélection
Assembler le mécanisme (cf. ci-dessous) et vérifier le jeu entre la griffe ❹ et le levier ❺. Ce jeu doit être compris entre 0,40 et 0,80 mm.



Assemblage de l'arbre de sélection

– Serrer l'arbre de sélection dans l'étau par le petit côté (utiliser des mordaches).
– Mettre la griffe ❹ avec le téton de guidage vers le bas et accrocher ce téton dans le levier de sélection ❺.
– Mettre le ressort ❻.
– Mettre le guide de ressort ❼ et enfiler par dessus le ressort de rappel ❽ avec le brin recourbé vers le haut. Passer le brin recourbé de l'autre côté du téton ❾ (cf. figure).
– Pour terminer, on met la rondelle ❿ (14x30x1 mm).



Boîte de vitesses

Fixer l´arbre primaire ou l´arbre de sortie dans l´étau (employer des mordaches).
Enlever les pignons et vérifier l´état d´usure des pièces suivantes:
- Roulements à aiguilles
- Portée des roulements des deux arbres ainsi que des pignons fous
- Crabots des pignons
- Dents de tous les pignons
- Cannelures des deux arbres ainsi que des pignons correspondants
- Vérifier que les pignons baladeurs coulissent bien.

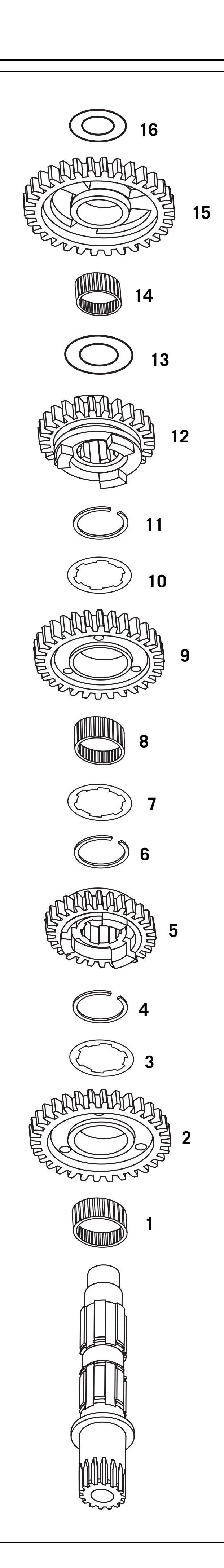
Nettoyer soigneusement les pièces, changer celles qui seraient défectueuses.

NOTA BENE: Toujours monter les circlips avec l´angle vif du côté de l´appui. Faire attention à ne pas les forcer (employer une pince spéciale). Par principe, toujours les changer quand on répare la boîte. Les pignons fous maintenus par les circlips ne doivent pas avoir un jeu axial supérieur à 0,20 mm et ne doivent pas non plus coincer entre les rondelles.

Assemblage de l'arbre primaire

- Fixer l'arbre dans l'étau en prenant sur les cannelures (employer des mordaches).
- Avant l'assemblage, huiler toutes les pièces.
- Mettre sur l'arbre la cage à aiguilles en deux parties ❶ et glisser par dessus le pignon fou de 5ème ❷ avec l´épaulement vers le bas.
- Enfiler la rondelle crantée intérieure-ment ❸ (25,2x32x1 mm) et monter le circlip ❹ (25x1,64 mm) avec l'angle vif vers le haut.
- Enfiler le pignon baladeur de 3ème ❺ avec la gorge pour la four-chette vers le bas. Mettre le circlip ❻ (25x1,64 mm) avec l'angle vif vers le bas et la rondelle crantée intérieurement ❼ (25,2x32x1,5 mm).
- Mettre en place la cage à aiguilles ❽, le pignon fou de 4ème ❾ avec les crabots vers le bas, le pignon toujours en prise de 2ème ❿ avec l'épaulement vers le bas et enfin la rondelle ⓫ (20,2x33x1,5 mm).
- Vérifier que tous les pignons tournent ou coulissent bien.





Boîte de vitesses

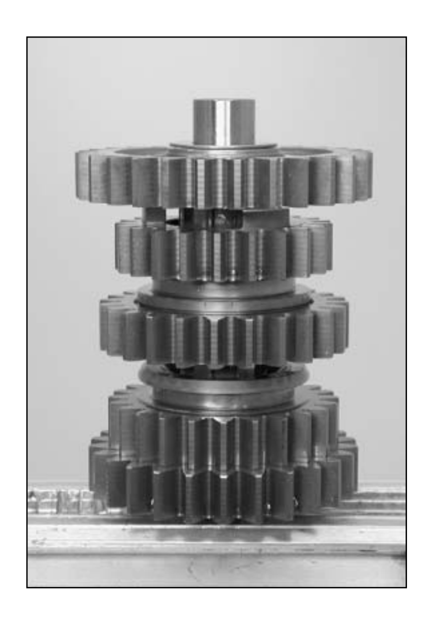
Fixer l´arbre primaire ou l´arbre de sortie dans l´étau (employer des mordaches).
Enlever les pignons et vérifier l´état d´usure des pièces suivantes:
- Roulements à aiguilles
- Portée des roulements des deux arbres ainsi que des pignons fous
- Crabots des pignons
- Dents de tous les pignons
- Cannelures des deux arbres ainsi que des pignons correspondants
- Vérifier que les pignons baladeurs coulissent bien.

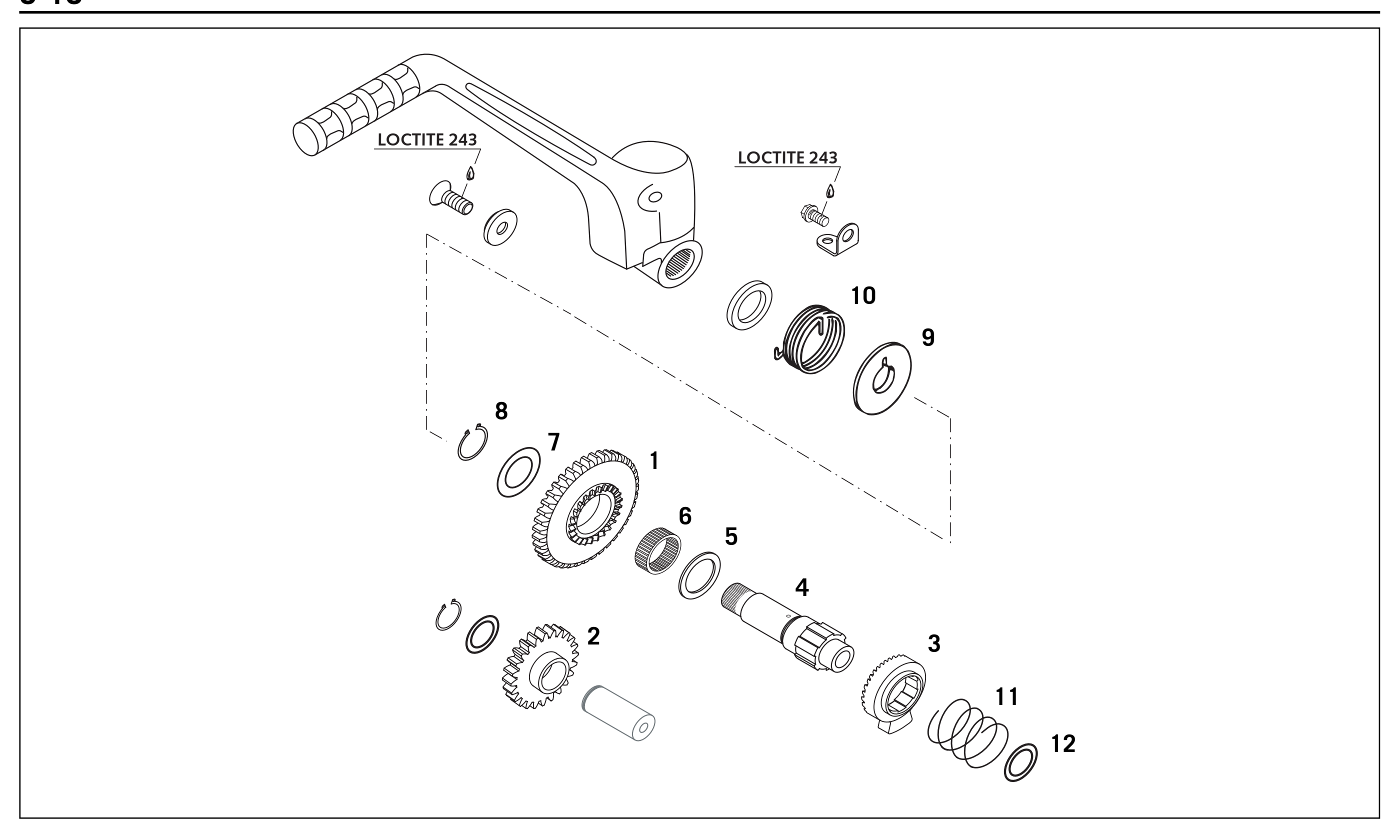
Nettoyer soigneusement les pièces, changer celles qui seraient défectueuses.

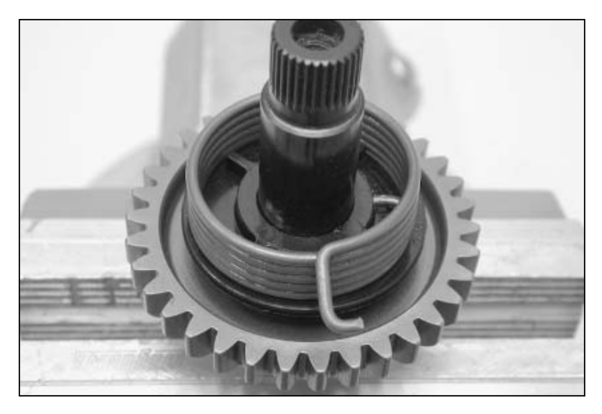
NOTA BENE: Toujours monter les circlips avec l´angle vif du côté de l´appui. Faire attention à ne pas les forcer (employer une pince spéciale). Par principe, toujours les changer quand on répare la boîte. Les pignons fous maintenus par les circlips ne doivent pas avoir un jeu axial supérieur à 0,20 mm et ne doivent pas non plus coincer entre les rondelles.

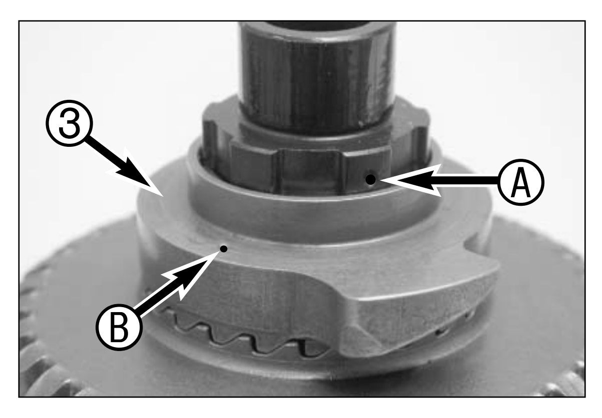
Assemblage de l'arbre de sortie

- Serrer l'arbre de sortie dans l'étau en prenant sur les cannelures (employer des mordaches).
- Huiler toutes les pièces avant l'assemblage.
- Mettre sur l'arbre la cage à aiguilles en deux parties ❶ et enfiler par dessus le pignon fou de 2ème ❷ avec l'épaulement vers le bas.
- Enfiler la rondelle crantée intérieurement ❸ (25,2x32x1 mm) et mettre le clip ❹ (25x1,64) avec l'angle vif vers le haut.
- Mettre le pignon baladeur de 4ème ❺ avec les crabots vers le bas, monter le clip ❻ (25x1,64) et la rondelle ❼ (25,2x32x1,5).
- Mettre la cage à aiguilles en deux parties ❽ et le pignon fou de 3 ème ❾.
- Enfiler la rondelle crantée intérieurement ❿ (25,2x32x1,5) et mettre le clip ⓫ (25x1,64).
- Monter le pignon baladeur de 5ème ⓬, enfiler la rondelle ⓭ (20x32x1) et mettre la cage à aiguilles ⓮.
- Enfiler par dessus le pignon fou de 1ère ⓯ avec le côté où viennent prendre les crabots vers le bas et mettre la rondelle ⓰ (17,2x30x1).
- Vérifier à la fin qu'aucun pignon n'a de point dur.









Contrôle de l'usure du kick

Retirer toutes les pièces de l'arbre de kick et les nettoyer.

Pignon ❶
Vérifier l'état des dents et le jeu sur le roulement.

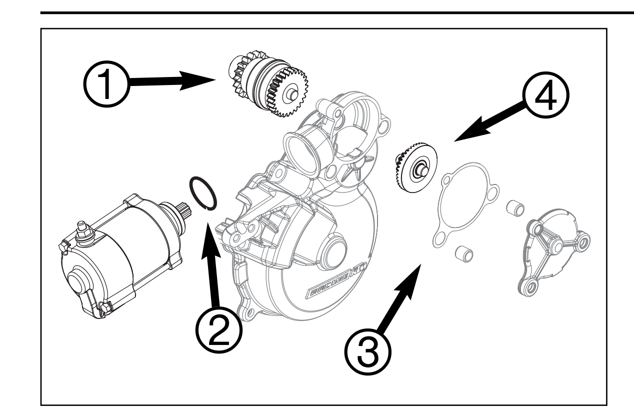
Pignon intermédiaire ❷
Vérifier le jeu sur le palier et contrôler s'il n'y a pas de bleuissement. Vérifier l'état des dents. Est toujours en prise avec la cloche d'embrayage.

Cliquet ❸
Vérifier l'état des dents et des cannelures.

Arbre ❹
Vérifier l'état des paliers et des cannelures. Contrôler que le trou de graissage pour le pignon n'est pas bouché.

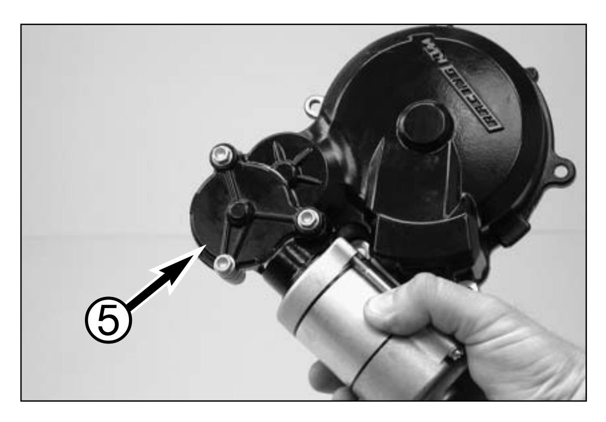
Assemblage de l'arbre de kick

- Prendre l'arbre ❹ dans l'étau avec les cannelures fines vers le haut (utiliser des mordaches).
- Monter la rondelle ❺, la cage à aiguilles ❻ et le pignon ❶ avec les dents du cliquet vers le bas.
- Enfiler la rondelle ❼ et mettre le circlip ❽ avec l'angle vif vers le haut.
- Mettre la pièce ❾ de manière telle que l'évidement soit au dessus du trou de l'arbre.
- Monter le ressort ❿ et enfiler le bout intérieur dans le trou de l'arbre.
- Sortir l'arbre de l'étau.
- Enfiler le cliquet ❸ sur l'arbre de kick de manière telle que le repère Ⓐ se trouve décalé d'une dent par rapport au repère Ⓑ (voir illustration).
- Monter le ressort du cliquet ⓫ et la rondelle ⓬.



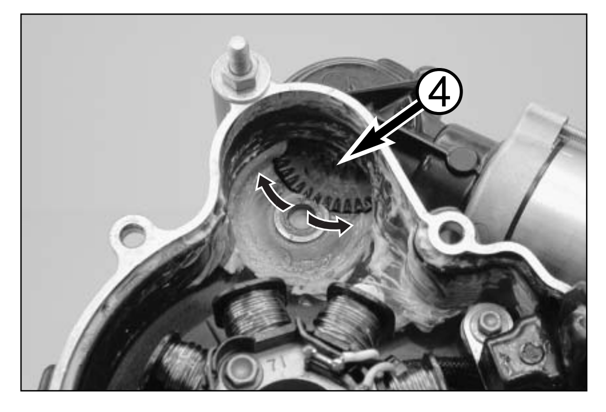
Contrôler l'usure du moteur du démarreur électrique

- Contrôler la souplesse et l'usure du Bendix ❶.
- Contrôler l'usure et le jeu radial du pignon du démarreur électrique.
- Remplacer le joint torique ❷ du démarreur électrique.
- Remplacer le joint ❸.
- Contrôler la souplesse et l'usure du pignon intermédiaire de démarreur ❹, contrôler le serrage des bagues de palier.

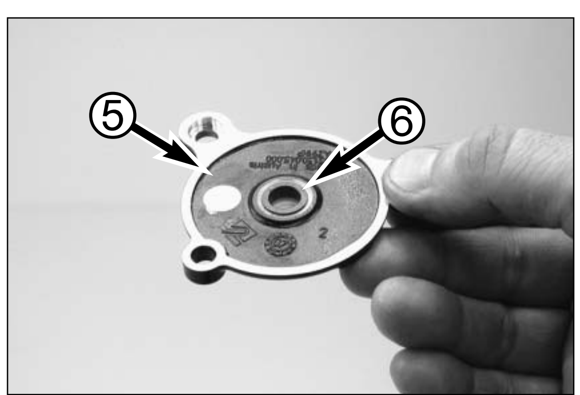


Contrôler/régler le jeu du moteur de démarreur électrique

- Monter le démarreur électrique et le pignon intermédiaire de démarreur.
- Monter et visser le couvercle ❺.



- Faire bouger le pignon intermédiaire de démarreur ❹ en va et vient dans le sens de rotation, le jeu maximal ne doit pas dépasser une moitié de largeur de dent.



- En cas de jeu supérieur, déposer le couvercle ❺ et mettre en place le nombre nécessaire de rondelles de compensation ❻ de 0,10 mm d'épaisseur, pour que le montage soit exempt de jeu. Enlever ensuite une des rondelles de compensation.
- Contrôler à nouveau le jeu, le jeu maximal ne doit pas dépasser la moitié d'une largeur de dent.

- Graisser l'ensemble des dentures et des points de lubrification du démarreur électrique avec du T625 (Molykote 33 Medium).

REMONTAGE DU MOTEUR 6

SOMMAIRE



– Fixer le demi-carter droit sur le chevalet.

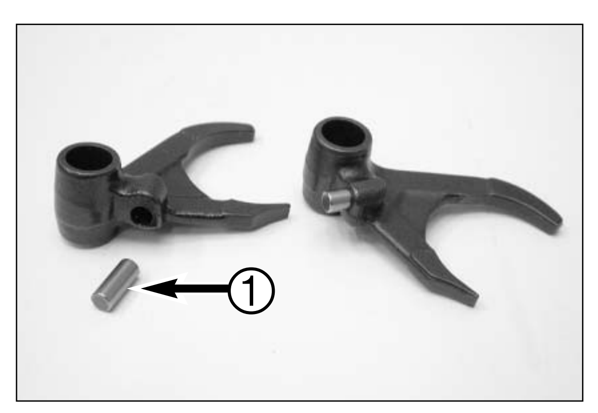
Embiellage

– Enfiler l´embiellage dans le roulement à billes, par le haut et avec précaution, jusqu'en butée.

! ATTENTION !

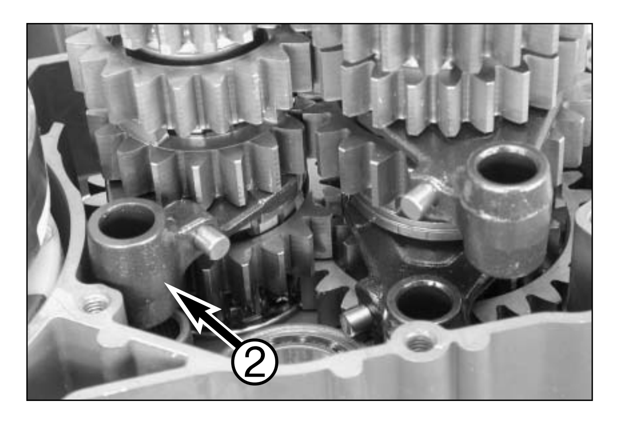
LA BIELLE DOIT SE TROUVER POSITIONNÉE DU CÔTÉ DU CYLINDRE.

NOTA BENE: Pour faciliter le montage de l'embiellage, on peut chauffer le roulement avec un pistolet à air chaud.



Boîte de vitesses

– Huiler le téton d'entraînement ❶ des fourchettes et le mettre en place.
– Fixer la rondelle d'appui inférieure sur l'arbre de sortie avec de la graisse.
– Présenter ensemble l'arbre primaire et l'arbre de sortie et les enfoncer dans leur roulement jusqu'en butée.
– Huiler les fourchettes avant de les monter.

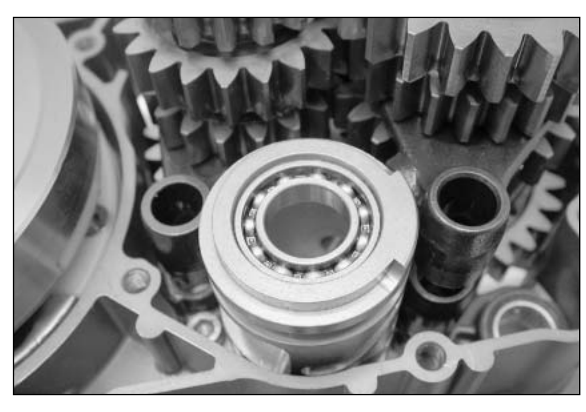


– La fourchette ❷, qui est plus courte, prend sur l'arbre primaire.
– Les deux autres fourchettes correspondent à l'arbre de sortie; on fera attention aux repères tracés lors du démontage.

! ATTENTION !

TOUTES LES FOURCHETTES SONT DIFFÉRENTES, C'EST POURQUOI IL FAUT TENIR COMPTE AU REMONTAGE DES REPÈRES QUE L'ON A FAIT AU DÉMONTAGE.

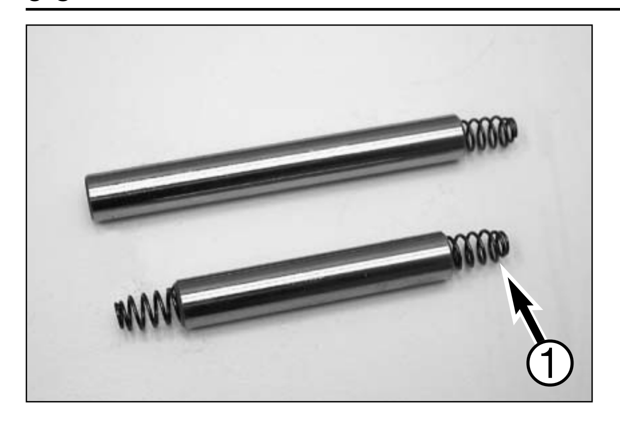
NOTA BENE: Si l'on a pas fait de repère au démontage, il faut monter les fourchettes de l'arbre de sortie de manière à ce que la distance entre les tétons de guidage soit la plus grande possible.



– Accrocher les fourchettes sur les pignons baladeurs.
– Nettoyer le filetage du guide-fourchettes et enfiler celui-ci dans le roulement à billes.
– Accrocher les tétons des fourchettes au guide-fourchettes.

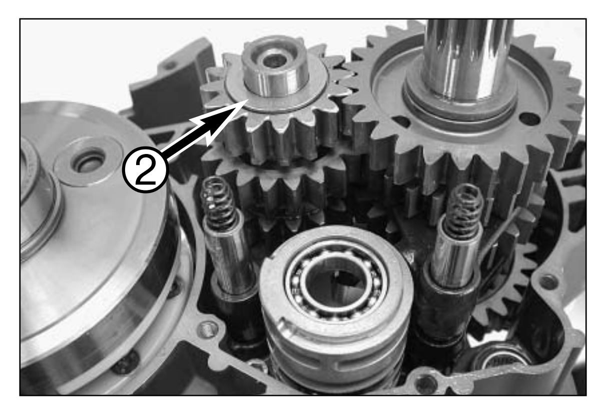
! ATTENTION !

QUAND ON ACCROCHE LES FOURCHETTES IL FAUT FAIRE ATTENTION À CE QUE LES TÉTONS NE TOMBENT PAS.



– Fixer les 3 ressorts ❶ dans les coulisses en mettant beaucoup de graisse.

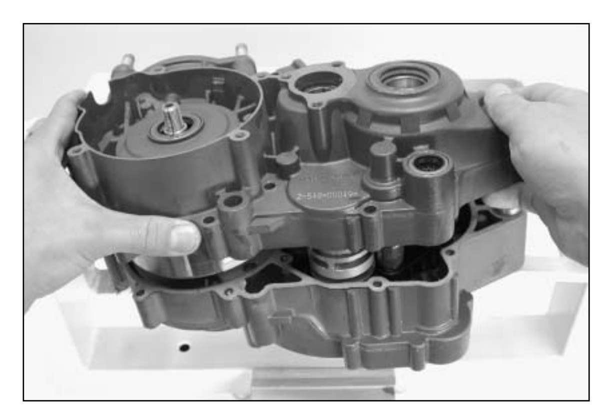
NOTA BENE: Le côté inférieur de la coulisse longue n'a pas de ressort.



– Huiler les coulisses et les enfiler dans les fourchettes (la petite fourchette prend dans l'arbre primaire). Enfoncer les coulisses dans leur logement dans le carter jusqu'en butée.

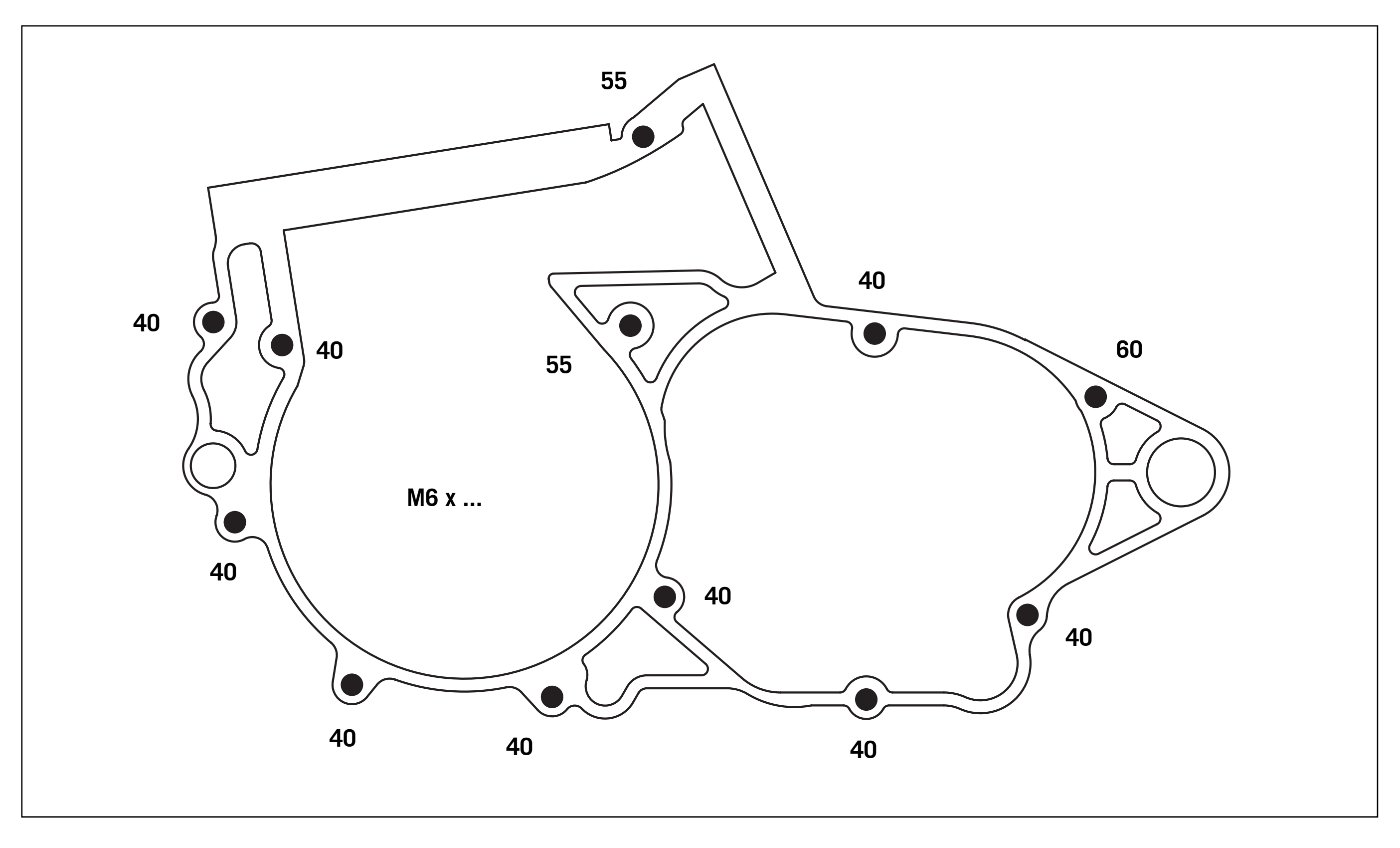
NOTA BENE: Les arbres de boîte doivent maintenant tourner sans point dur.

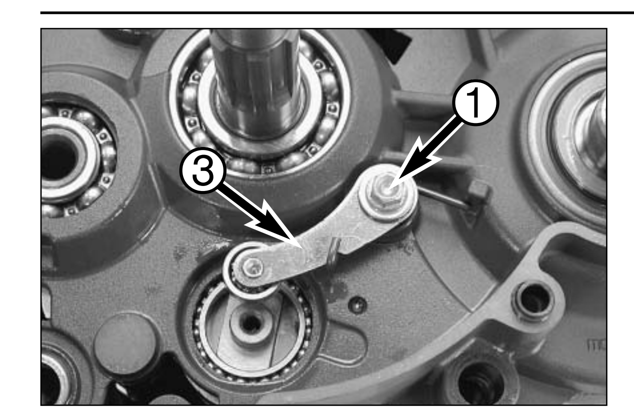
– Mettre sur l'arbre primaire la rondelle ❷ (20,2x33x1,5 mm).



Assemblage des demi-carters

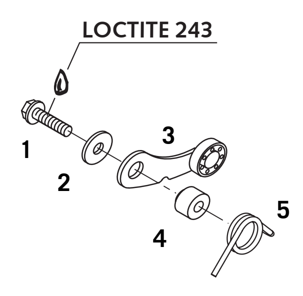
– Enlever la fixation sur le chevalet.
– S'assurer que les deux bagues de centrage sont en place dans le demi-carter droit et que la rondelle de l'arbre primaire et le roulement à billes pour le guide-fourchettes sont bien en place.
– Enduire légèrement de graisse le plan de joint et mettre un joint neuf.
– Graisser les joints spi du demicarter gauche et mettre celui-ci en position.
– Mettre les vis et les serrer à 10 Nm.
– Couper les morceaux de joint qui dépassent au niveau du cylindre et de la boîte à clapets.
– Fixer à nouveau le moteur sur le chevalet.

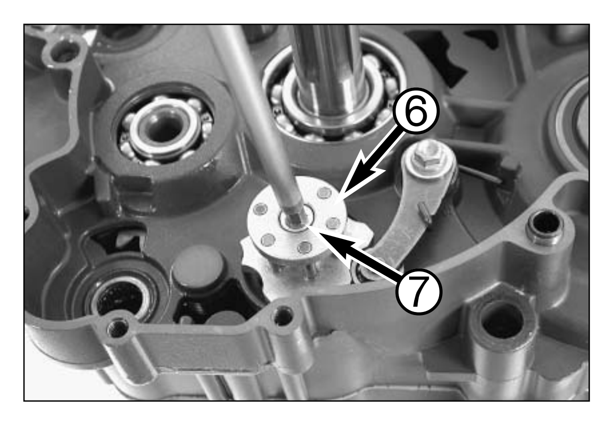




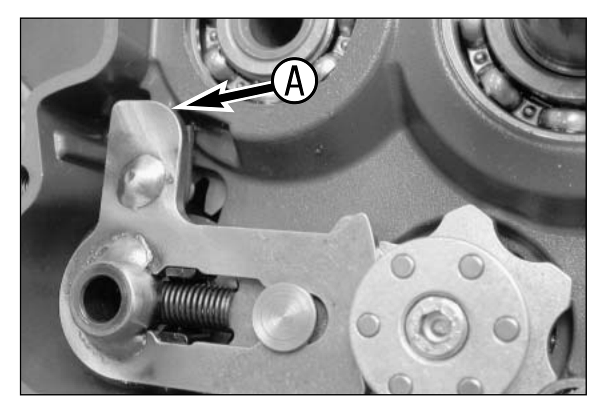
Mécanisme de sélection

- Enfiler sur la vis ❶ (M5x20) la rondelle ❷, le levier de verrouillage ❸, la bague pour le ressort ❹ et le ressort ❺.
- Mettre de la loctite 243 sur le filetage de la vis ❶ et monter toutes les pièces ensemble.

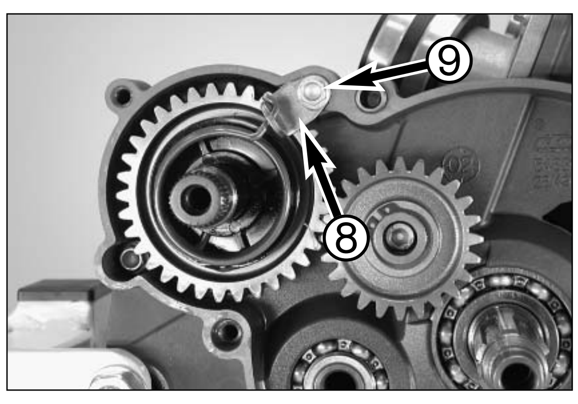




- Positionner le barillet de verrouillage ❻ sur le guide-fourchettes. Faire attention au fait que les plats sont désaxés. Pour positionner le barillet il convient de repousser le levier sur le côté.
- Enduire la vis ❼ de Loctite 243 avant de la visser.



- Graisser l'arbre de sélection assemblé au niveau des portées et l'enfiler sans oublier la rondelle. L'enfoncer jusqu'à ce que la griffe soit contre la pièce d'entraînement.
- Lorsque la griffe vient buter sur la pièce d'entraînement du guide-fourchettes la repousser de manière à pouvoir faire descendre l'arbre à fond.
- Vérifier si les brins du ressort de rappel sont contre le doigt dans le carter de chaque côté Ⓐ.
- Poser le sélecteur et passer toutes les vitesses. Quand on passe les différentes vitesses il faut faire tourner l'arbre de sortie. Déposer à nouveau le sélecteur.

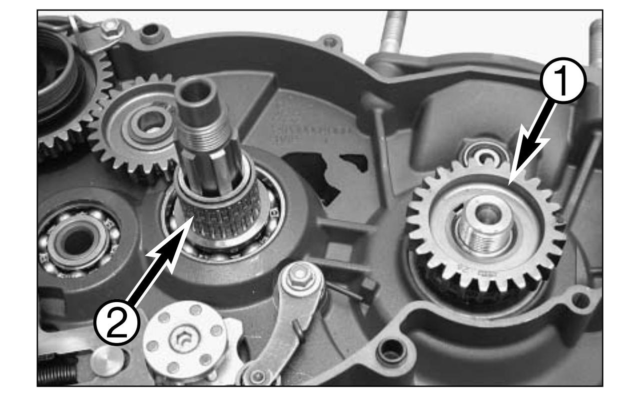


Kick

- Huiler le palier pour l'arbre de kick.
- Enfiler l'arbre de kick préalablement assemblé de manière à ce que le cliquet se trouve derrière la tôle.
- Accrocher la patte ❽ au ressort de kick, enduire le filetage de la vis ❾ (M6x10) de loctite 243, bander le ressort de kick d'environ 90° dans le sens des aiguilles d'une montre et fixer la patte en serrant à 10 Nm.
- Positionner le ressort de manière à ce que l'espace entre lui et l'arbre soit le même tout autour.

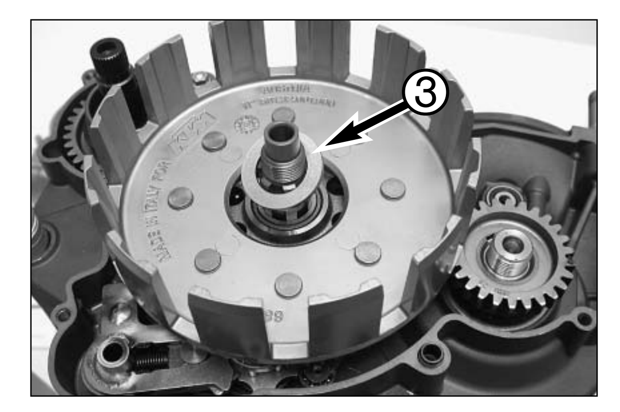


- Huiler le pignon intermédiaire de kick ❿ du côté intérieur et l'enfiler sur le palier avec le grand épaulement côté carter.
- Mettre la rondelle (17,2x25x1 mm) et monter le circlip avec l'angle vif sur le dessus.

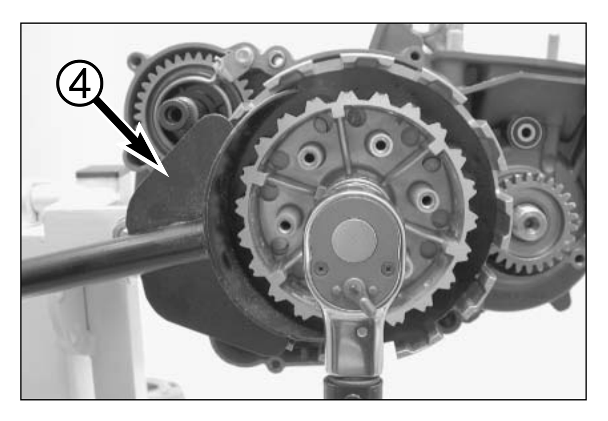


Transmission primaire, embrayage

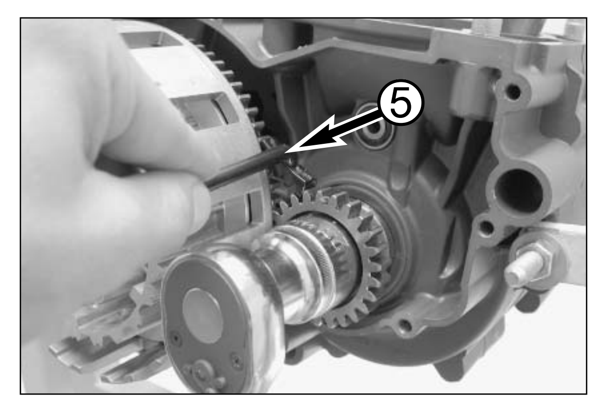
– Graisser le joint spi de l'embiellage.
– Enfiler sur l'embiellage le joint torique préalablement huilé puis mettre l'entretoise avec le fraisage du côté de la masse d'équilibrage.
– Enfiler sur la queue du vilebrequin le pignon ❶ avec l'épaulement vers le bas.
– Enfiler sur l'arbre primaire la bague intérieure du roulement avec l'épaulement vers le bas puis mettre la cage à aiguilles ❷ préalablement huilée.



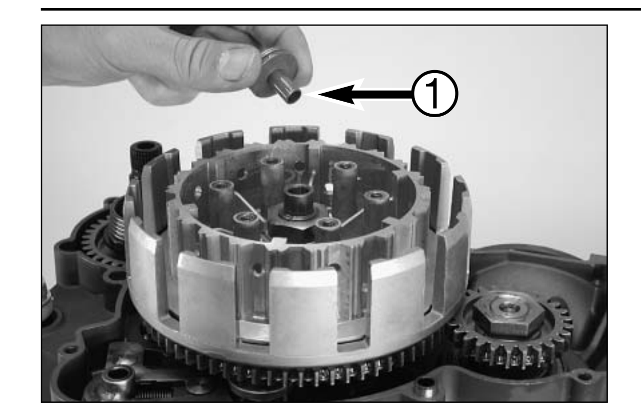
– Monter la cloche d'embrayage et la rondelle ❸.



– Monter sur l'arbre primaire la noix d'embrayage et l'écrou six-pans avec une nouvelle rondelle frein.
– Dégraisser le filetage de l'arbre primaire et l'enduire de loctite 243.
– Mettre en place l'outil spécial ❹ 546.29.003.000 et serrer l'écrou à 100 Nm.
– Enlever l'outil spécial et freiner l'écrou en repliant les bords de la rondelle frein.



– Dégraisser le filetage en bout de vilebrequin et l'enduire de loctite 243.
– Monter l'écrou six-pans (pas à gauche) avec la rondelle (mettre à la main).
– Bloquer la transmission primaire avec le secteur denté ❺ 560.12.004.000 et serrer l'écrou du pignon en bout de vilebrequin à 150 Nm.
– Retirer le secteur denté et vérifier en faisant tourner l'embiellage qu'il n'y a pas de point dur dans la transmission primaire.



Disques d'embrayage, plateau de pression

– Huiler la pièce d'appui ❶ et l'enfiler sur l'arbre primaire.



– Avant le montage huiler les disques garnis.
– On commence par un disque garni. On met en alternance les 9 disques garnis (= 2,70 mm) et les 8 disques acier (= 1,20 mm}. C'est donc un disque garni qui est sur le dessus du paquet.

NOTA BENE: Les disques acier se montent avec l'angle vif sur le dessus.

– Mettre le plateau de pression ainsi que les ressorts, les coupelles et les vis à épaulement.
– Serrer les vis à 10 Nm seulement et en croix; au-delà de cette valeur les filetages dans la noix se trouvent endommagés.



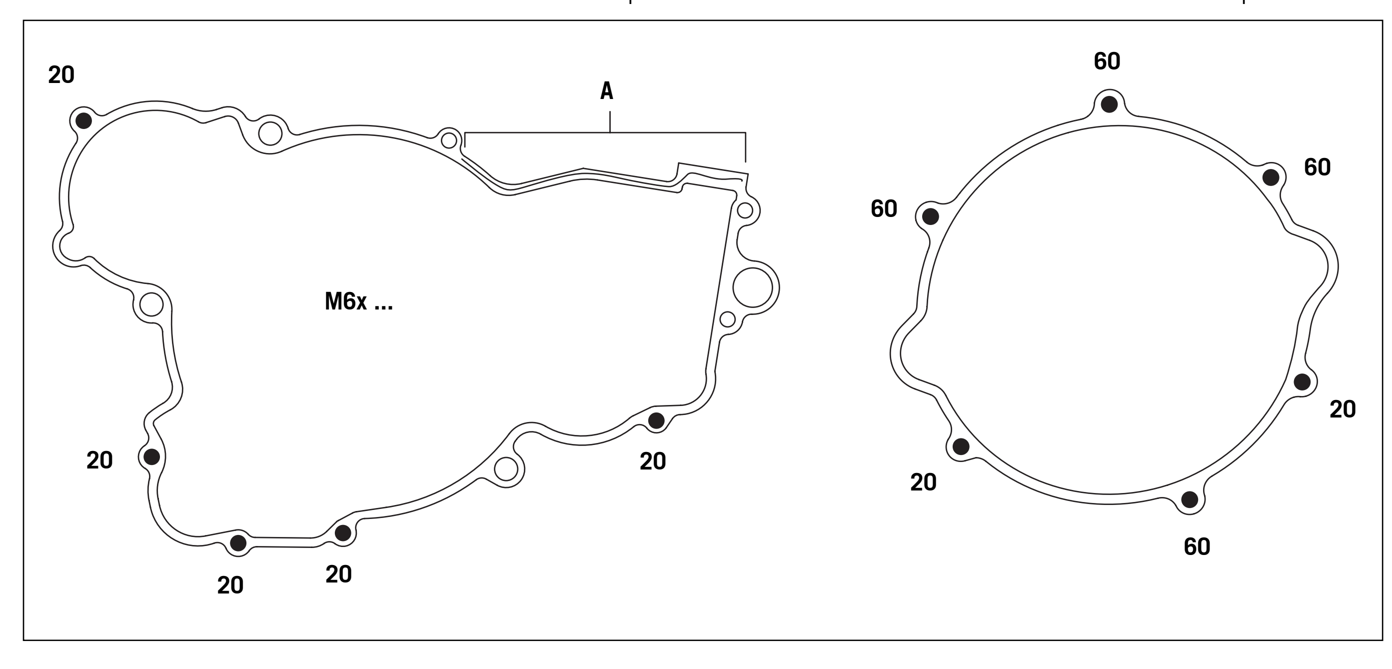
Carter d'embrayage

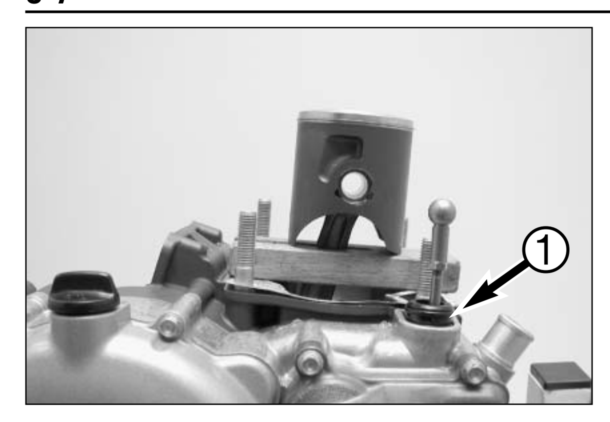
– Vérifier si les trois douilles de centrage sont en place sur le carter moteur.
– Graisser le palier et le joint spi pour l'arbre de kick et fixer le joint du carter d'embrayage avec un peu de graisse.
– Mettre du silicone sur la portion Ⓐ et, avec précaution, mettre en place le carter d'embrayage déjà assemblé. Ce faisant, il faut faire tourner un peu l'embiellage de manière à ce que la commande centrifuge engrène dans le pignon en bout de vilebrequin.

NOTA BENE: Certains joints comportent d'origine un cordon de silicone. Dans ce cas il n'est pas nécessaire de rajouter du silicone sur la portion Ⓐ.

– Mettre les vis à épaulement (pour la longueur, voir figure) et les serrer à 10 Nm.
– Vérifier que tous les arbres tournent sans point dur.
– Vérifier l'état de la gorge pour le joint dans le couvercle d'embrayage, la nettoyer et monter le couvercle avec le joint (pour la longueur des vis, voir schéma).

NOTA BENE: Si le couvercle d'embrayage ne veut pas se mettre en place il faut vérifier si le ressort de kick est dans la bonne position.





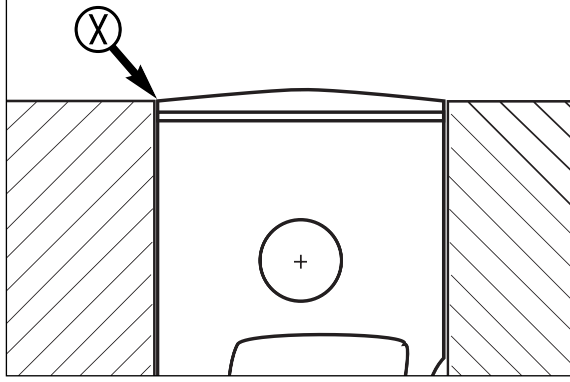
Piston et cylindre

– Bien huiler toutes les pièces avant de les monter.
– Enfiler le roulement à aiguilles dans le pied de bielle, présenter le piston (la flèche sur la calotte est dirigée vers la lumière d'échappement) et monter l'axe.
– Monter deux clips neufs avec le côté ouvert vers le bas.
– Mettre le joint d'embase.
– Faire reposer le piston sur la pièce de bois que l'on a fabriquée et mettre le segment dans la bonne position.
– Huiler le porte joint ❶.

Nota bene:
A partir du modèle 2005 sont montés deux segments.



– Présenter le cylindre préalablement assemblé, enlever la pièce de bois et serrer les 4 écrous à épaulement, en croix, à 35 Nm.



Réglage de la valeur „X“

La valeur „X“ est la distance entre le bord supérieur du piston et le bord supérieur du cylindre lorsque celui-ci est fixé et que le piston est au point mort haut.
Le réglage de la valeur „X“ doit se faire avec beaucoup de soin. On procède en mettant un joint d'embase plus ou moins épais.

! ATTENTION !

Si la valeur „X“ est trop importante, il n'y a pas assez de compression et donc une perte de puissance. Si la valeur „X“ est trop faible, le moteur cliquette et chauffe.

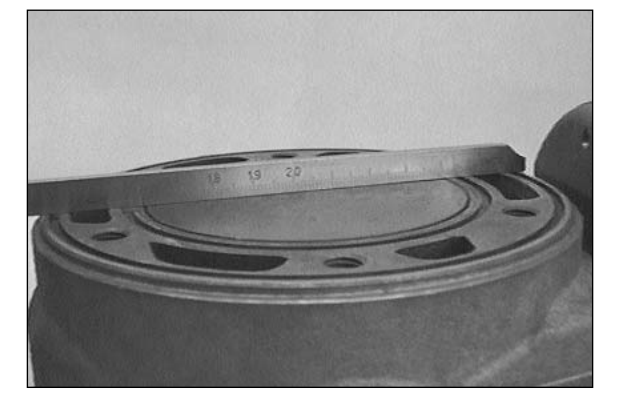


250 SX/SXS
Tous les modèles 250 2006

– Mettre le piston au point mort haut et poser la cale 548.29.001.000 sur le milieu du cylindre perpendiculairement au sens de la marche. Avec un jeu de cales on mesure la distance entre le haut du piston et la cale rectifiée ainsi qu'entre le haut du cylindre et la cale rectifiée.

250 EXC/EXC SIX DAYS 2004/2005
Tous les modèles 300

– Mettre le piston au point mort haut et placer le dos d'un pied à coulisse ou une règle sur le cylindre. Avec un jeu de cales on mesure la distance entre la règle et le haut du piston ou entre la règle et le haut du cylindre.

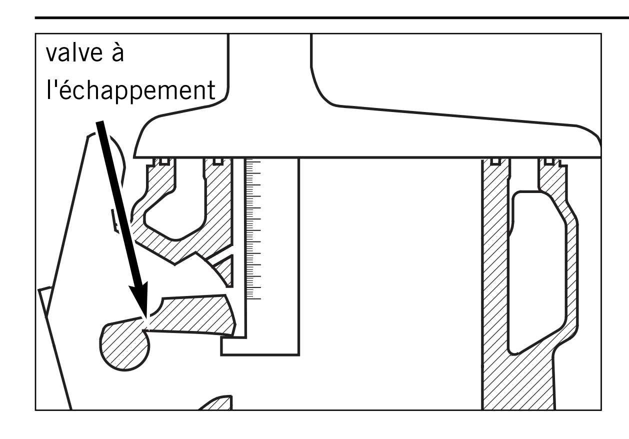


– Si le réglage est bien fait la cale ou le pied à coulisse touche à la fois le haut du cylindre et le dessus du piston.
– On effectue le réglage en ajoutant ou en retirant des joints d'embase.

Valeur „X“ = 0 mm $^{+\,0,1\ mm}$

! ATTENTION !

Le piston ne doit en aucun cas dépasser le bord du cylindre!



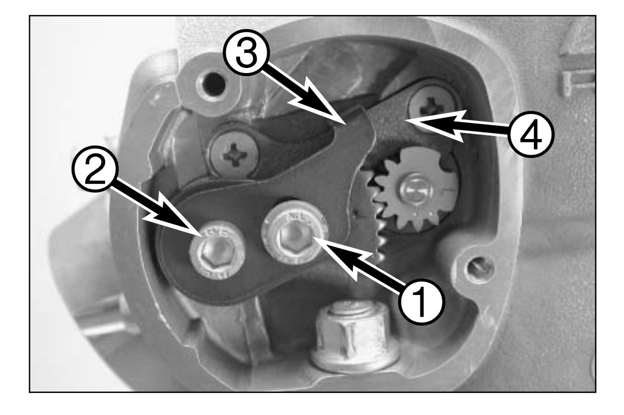
Réglage de la valve à l'échappement (Valeur „Z“)

NOTA BENE: La valeur „Z“ est la distance entre le bord inférieur de la valve et le bord supérieur du cylindre, la mesure étant faite au milieu de la lumière d'échappement.

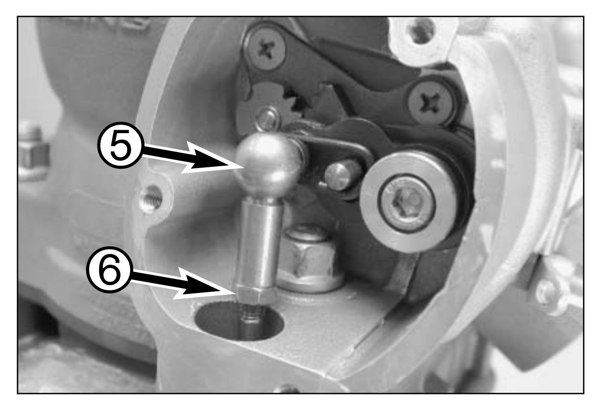
250/300 Modèle 2004/2005 300 Modèle 2006/2007	Valeur “Z“ = 48,5 mm $^{0}_{-0,2}$
250 Modèle 2006-2010 300 Modèle 2008-2010	Valeur “Z“ = 47,5 mm $^{0}_{-0,2}$
250/300 Modèle 2011	Valeur “Z“ = 48.0 mm $^{0}_{-0,2}$



– Dévisser les vis ❶ et ❷ de la tôle de butée à gauche sur le cylindre et enduire leur filetage de Loctite 243. Remettre les vis mais ne pas encore les serrer.
– Régler la jauge de profondeur sur la valeur donnée.
– Présenter la jauge comme indiqué sur la figure.
– Faire basculer la valve vers le haut jusqu´en butée sur la jauge.



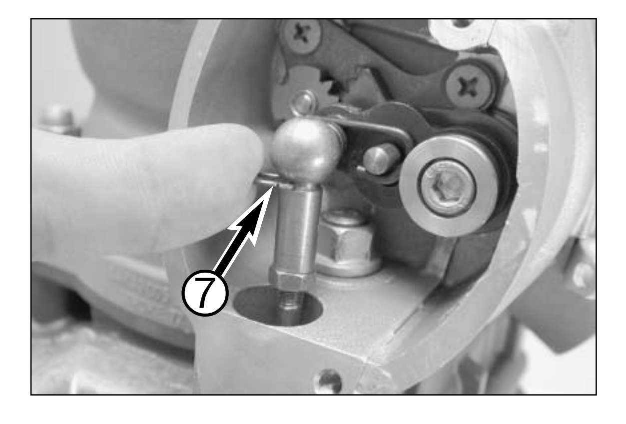
– Positionner la tôle de butée ❸ sur la tôle de maintien ❹.
– Fixer en serrant les deux vis ❶ et ❷.
– Après avoir serré les vis (❶ et ❷), vérifier à nouveau la valeur „Z“ et corriger si nécessaire.



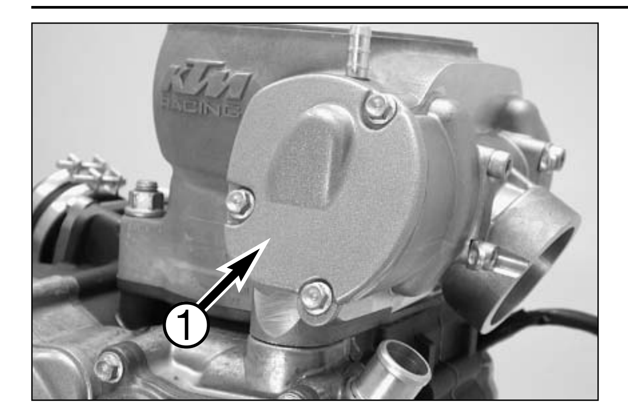
– Appuyer sur la valve pour la mettre en butée en bas et accrocher la rotule 5 sur la boule du levier de réglage.

Lorsqu´on accroche la roture, il ne faut pas:
• tirer la tringle vers le haut de plus de 1 mm
• faire basculer la valve vers le haut

– Si besoin est, on modifiera la longueur de la tringle.
– Pour cela, desserrer le contre-écrou ❻, visser ou dévisser la rotule puis.
– Rebloquer le contre-écrou.

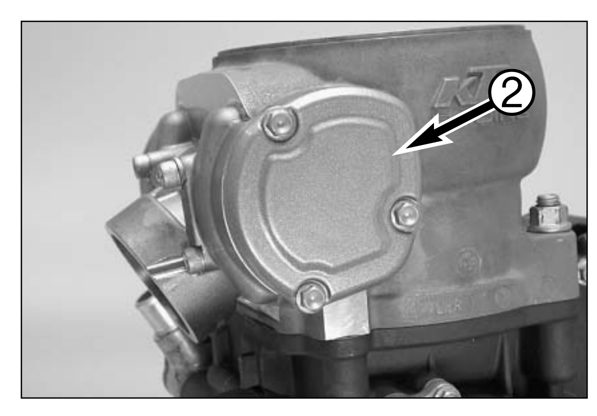


– Rebrancher la rotule et mettre l´arrêtoir ❼.



Couvercles de la commande

– Monter le couvercle droit ❶ de la commande avec son joint et le fixer avec trois vis.

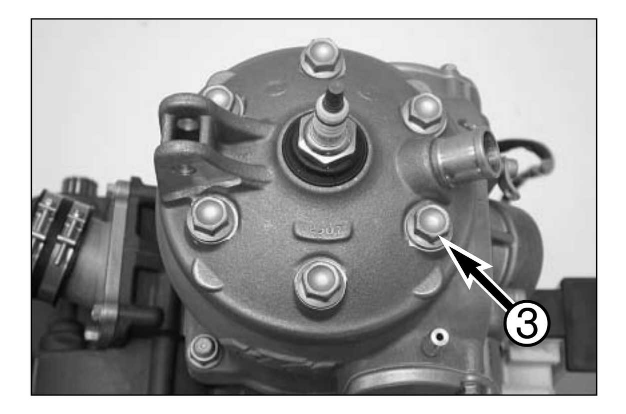


– Mettre un joint avant de poser le couvercle à gauche ❷ sur le cylindre.



Culasse

– Nettoyer les plans de joint du cylindre et de la culasse.
– Mettre la culasse avec la pipe d´eau du côté de l´échappement.

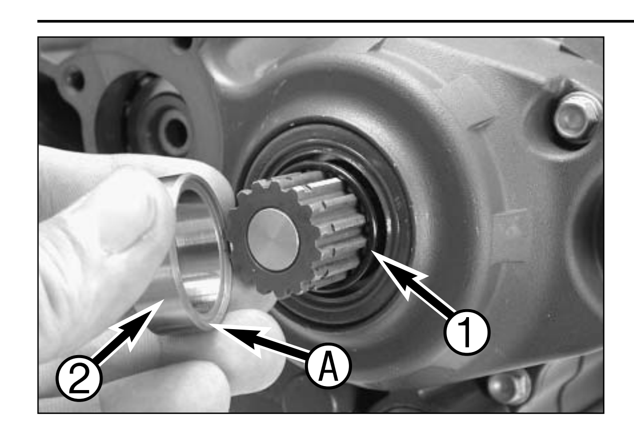


– Huiler le filetage et l'épaulement des vis ❸.
– Mettre les vis à épaulement pourvues d'une rondelle de cuivre neuve et serrer en trois fois et en croix jusqu'au couple prescrit de 26 Nm.
– Lors du premier serrage, serrer seulement jusqu'à sentir une légère résistance.



Montage de la boîte à clapets

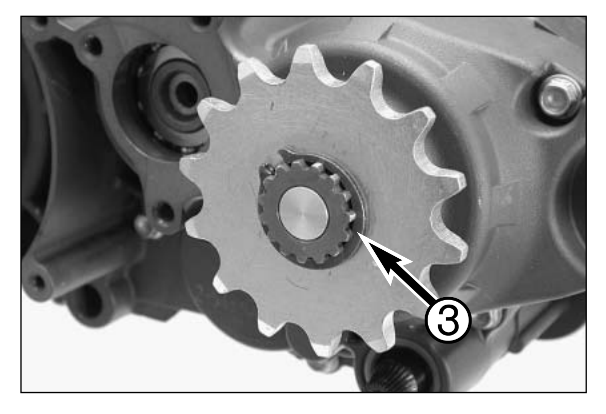
– Enfiler la boîte à clapets avec la pipe d'admission et le manchon en caoutchouc dans le conduit d'admission et fixer avec les 4 vis.



Pignon de sortie de boîte

– Huiler le joint torique ❶ et l'enfiler sur l'arbre de sortie.
– Mettre l'entretoise ❷ de manière telle que le joint torique prenne sa place dans le biseau Ⓐ de l'entretoise. La lèvre du joint spi ne doit pas être repoussée vers l'intérieur.

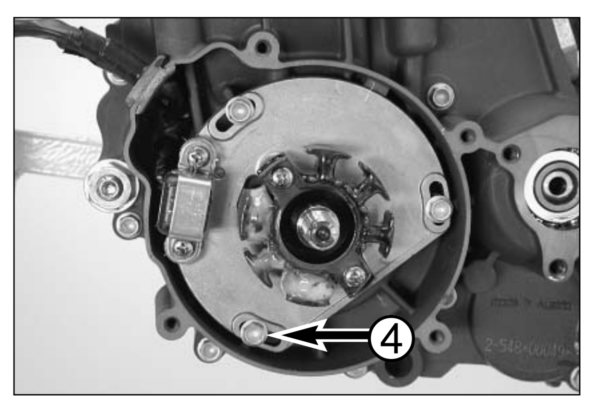
NOTA BENE: A partir du modèle 2005 est monté un nouveau joint torique (24,8x2,2 mm). Il faut l'utiliser également pour les modèles antérieurs.



– Enfiler sur l'arbre de sortie le pignon avec l'épaulement vers l'intérieur et mettre en place le circlip ❸ avec l'angle vif vers l'extérieur.

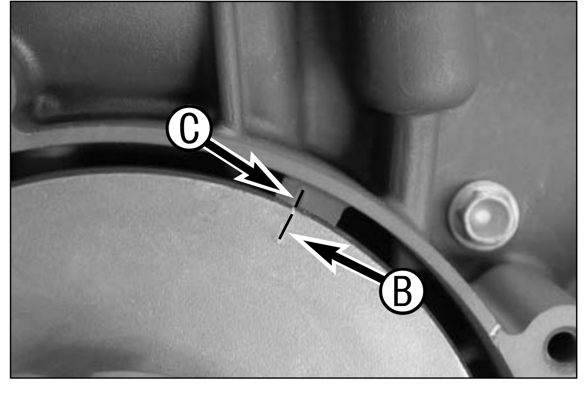
! ATTENTION !

Le pignon de sortie de boîte ne doit pas avoir de jeu axial. Dans le cas contraire, vérifier si le joint torique ❶ est bien en place.

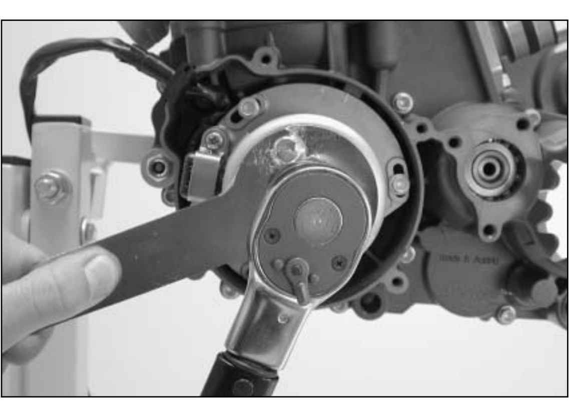


Montage de l'allumage (sans démarreur électrique)

– Mettre la clavette dans son logement sur l'embiellage.
– Enduire les 3 vis ❹ de Loctite 222 et poser le stator (ne pas encore serrer les trois vis).



– Faire tourner le stator de manière à ce que le repère Ⓑ sur le stator coïncide avec le repère Ⓒ sur le carter.
– Serrer ensuite les 3 vis du stator à 6 Nm.



– Mettre en place le rotor.
– Monter l'écrou avec le frein.
– Maintenir le rotor avec la clef spéciale 546.29.012.100 et serrer l'écrou à épaulement à 60 Nm.



Couvercle d'allumage (sans démarreur électrique)
– Mettre un joint neuf et fixer le couvercle d'allumage avec les 4 vis.



Monter l'allumage (avec démarreur électrique)
– Placer le rotor sur le vilebrequin.
– Monter la rondelle à bords d'arrêt et l'écrou à épaulement.
– Maintenir le rotor à l'aide de la clef spéciale 551.29.001.000 et serrer l'écrou à épaulement à 60 Nm.

– Monter le Bendix.



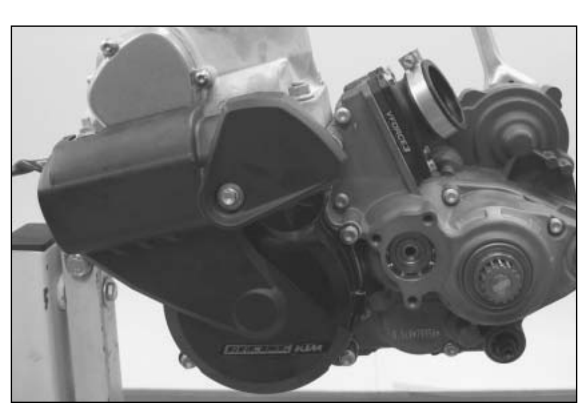
Monter le carter d'allumage (avec démarreur électrique)
– Graisser l'ensemble des dentures et des points de lubrification du démarreur électrique avec du T625 (Molykote 33 Medium).

– Mettre en place un nouveau joint et fixer le carter d'allumage avec les trois vis.
– Monter l'arbre intermédiaire avec la couronne dentée.

Monter le carter d'allumage extérieur (avec démarreur électrique)
– Mettre en place un nouveau joint et fixer le carter d'allumage extérieur avec les deux vis.

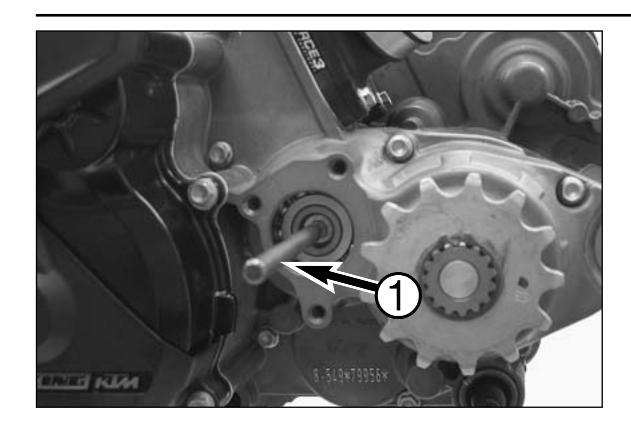


Monter le démarreur électrique
– Placer le démarreur électrique et le fixer avec les deux vis.



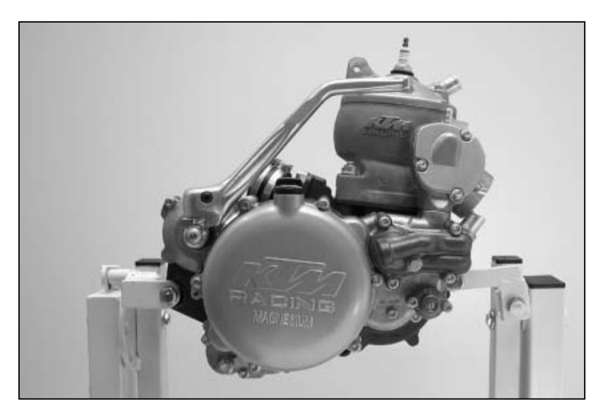
Monter le cache du moteur de démarreur (avec démarreur électrique)

– Fixer le cache du moteur du démarreur avec les trois vis.



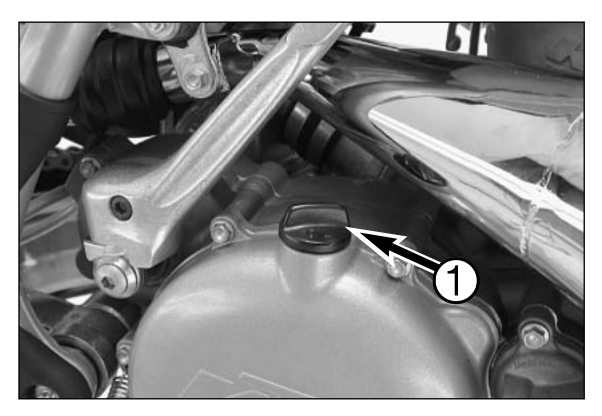
Monter la tige

– Monter la tige ❶.



Kick, sélecteur

– Monter le kick. Freiner la vis à la loctite 243 et la serrer à 25 Nm.
– Monter le sélecteur. Freiner la vis à la loctite 243 et la serrer à 14 Nm.
– Actionner plusieurs fois le kick de manière à voir si le moteur tourne librement.
– Huiler la tige de commande et l'enfiler dans l'arbre primaire.
– Mettre le bouchon de vidange.



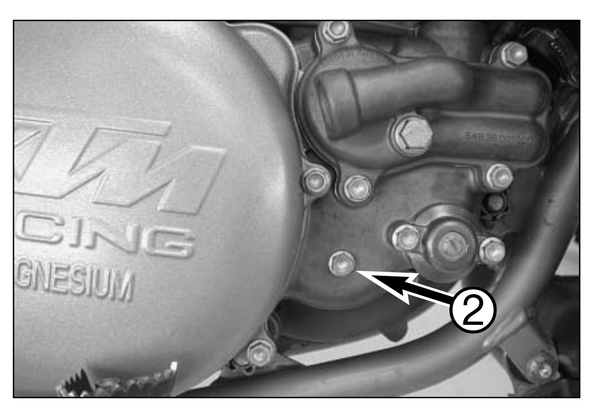
Remplir d'huile

– Remplir avec 0,7 l d'huile (cf. caractéristiques moteur). Remettre le bouchon ❶ et vérifier l'étanchéité.

! **ATTENTION** !

TROP PEU D'HUILE OU DE L'HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ A POUR EFFET UNE USURE PRÉMATURÉE DE LA BOÎTE ET DE L'EMBRAYAGE. N'UTILISEZ QUE DES HUILES DE MARQUE (PAR EX. **MOTOREX TOP SPEED 15W/50**).

Capacité d'huile: 0,70 l



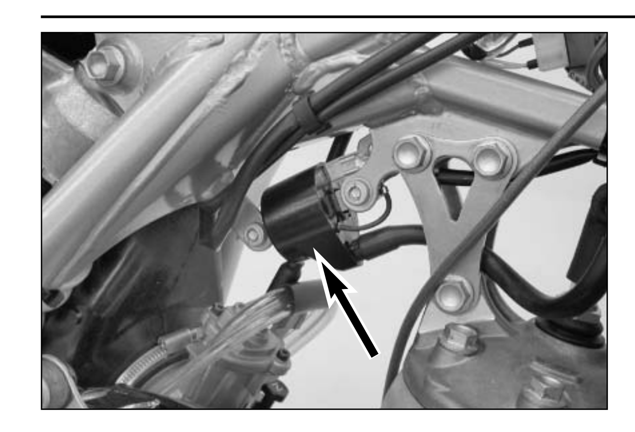
Niveau d'huile de boîte

Pour contrôler le niveau de l'huile dans la boîte, il faut enlever la vis ❷ située sur le carter d'embrayage. Lorsque la machine est bien d'aplomb, l'huile doit légèrement sortir par le trou. Si nécessaire, enlever le bouchon ❶ de remplissage et rajouter de l'huile.

ELECTRIQUE 7

SOMMAIRE

Manuel de réparation KTM 250 / 300 Art.- Nr. 3.206.088-F

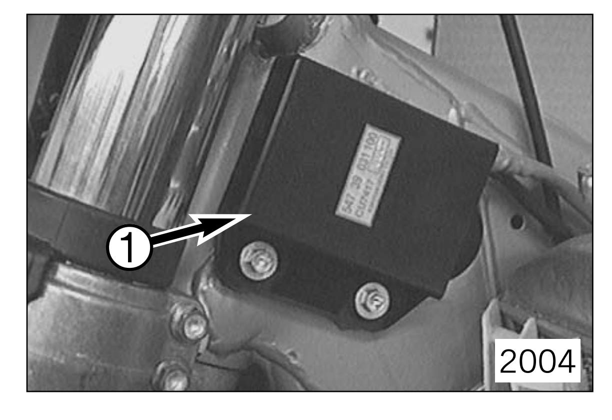


Vérification de la bobine

– Débrancher tous les fils et retirer le capuchon de bougie.
– Effectuer les mesures suivantes avec un ohmmètre.

NOTA BENE: Les valeurs suivantes correspondent à une température de 20° C.
Si les valeurs relevées sont par trop différentes, il faut changer la bobine.

Mesure	Couleurs de cable	Résistance
bobinage primaire	blanc/bleu - masse	0,425 - 0,575 Ω
Avvolg. secondario	blanc/bleu - fil de bougie	10,8 - 16,2 kΩ



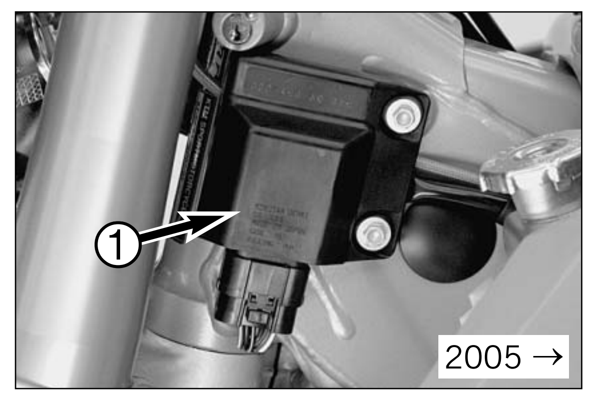
CDI

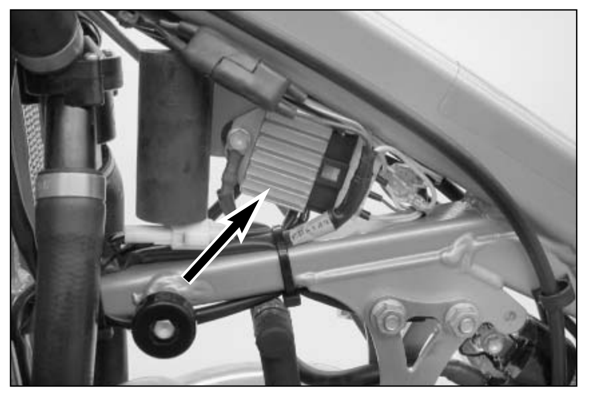
– Vérifier si le boîtier électronique n'est pas abîmé.
– Vérifier les fils et les raccords du boîtier électronique ❶.

NOTA BENE: Un contrôle du boîtier n'est possible que sur un banc.

! ATTENTION !

NE JAMAIS ESSAYER DE VÉRIFIER LE BOÎTIER EN UTILISANT UN APPAREIL DE MESURE ORDINAIRE. EN EFFET, ON POURRAIT AINSI DÉTRUIRE DES COMPOSANTS ÉLECTRONIQUES TRÈS SENSIBLES.





Contrôle du régulateur

– Faire démarrer le moteur et mettre le feu de croisement.
– Brancher un voltmètre aux deux bornes de la condensateur.
– Faire monter le moteur à 5000 t/mn et relever la tension

celle-ci doit être de 14,0 - 15,0 V

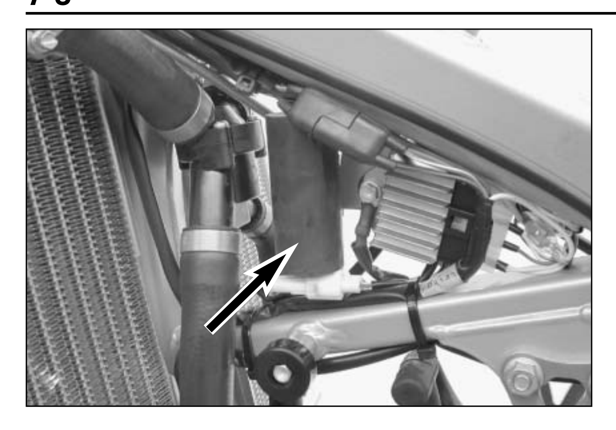
Si la valeur relevée est par trop différente de la valeur de référence, il faut:
– vérifier le raccordement du stator au régulateur et du régulateur au faisceau
– vérifier le stator
– remplacer le régulateur

Contrôle du régulateur (250 EXC USA)

– Faire démarrer le moteur.
– Brancher un voltmètre aux deux bornes de la condensateur.
– Faire monter le moteur à 5000 t/mn et relever la tension.

celle-ci doit être de 14,0 - 15,0 V

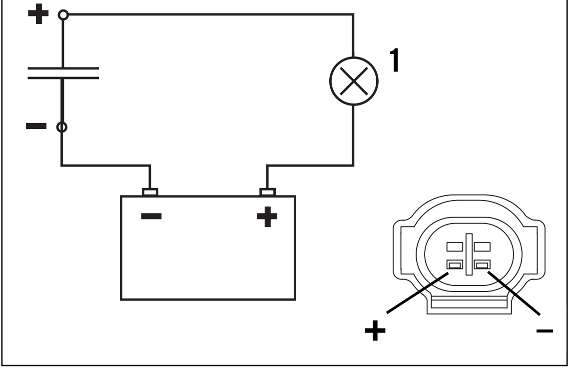
Si la valeur relevée est par trop différente de la valeur de référence, il faut:
– vérifier le raccordement du stator au régulateur et du régulateur au faisceau
– vérifier le stator
– remplacer le régulateur





Vérification du condensateur

- Décharger le condensateur en court-circuitant les deux bornes avec un fil.
- Relier la borne moins d'une batterie 12 V au moins du condensateur. Le plus du condensateur sera relié au plus de la batterie par l'intermédiaire d'une lampe témoin ❶.
- Quand on ferme le circuit, la lampe doit s'allumer brièvement et s'éteindre au plus tard au bout d'une seconde.
- Si la lampe ne s'allume pas ou ne s'éteint pas, c'est que le condensateur est défectueux.





Bougie

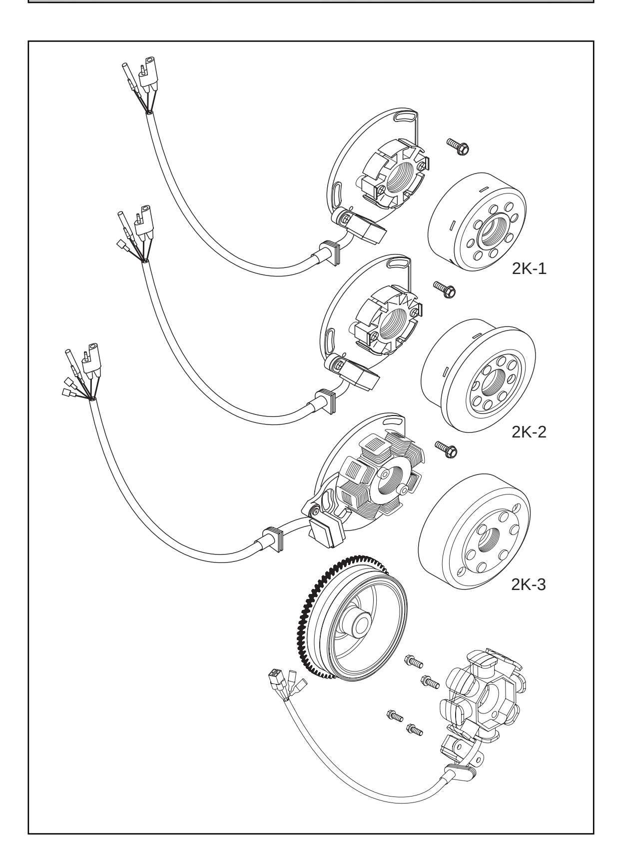
- Regler le écartement des électrodes.

Écartement des électrodes: 0,60 mm

Isolant
Vérifier qu'il n'est ni cassé ni fendu.

! ATTENTION !

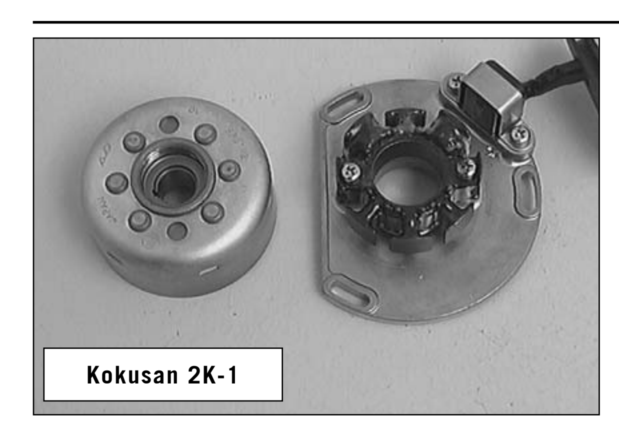
Il faut toujours que la bougie ait une résistance, sinon on peut endommager le boîtier électronique.



Allumage

Généralités

Les tests indiqués ci-dessous ne permettent de repérer que les gros défauts. Les courts-circuits ayant pour conséquence une faiblesse de l'étincelle ou de la génératrice ne peuvent se déceler exactement que sur un banc. En cas de panne il faut commencer par vérifier les câbles et les raccords.
Lors des tests, il faut toujours faire attention à respecter la plage de mesure.

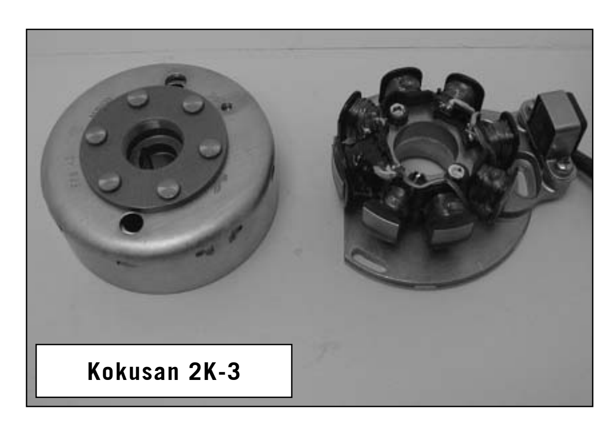

Kokusan 2K-1

Vérification du stator et du capteur

Effectuer les tests suivants avec un ohmmètre:


Kokusan 2K-2

	Mesure	Couleurs de câble	Valeur
2K-1	Géner. d'impuls	rouge - vert	100 Ω ±15%
	Stator	noir/rouge - rouge/blanche	24 Ω ±15%
2K-2	Géner. d'impuls	rouge - vert	100 Ω ±15%
	Stator	noir/rouge - rouge/blanche	24 Ω ±15%
	Bobine de charge	masse - jaune	0,74 Ω ±15%
2K-3	Géner. d'impuls	rouge - vert	100 Ω ±15%
	Stator	noir/rouge - rouge/blanche	12,7 Ω ±15%
	Bobine de charge	masse - jaune	0,65 Ω ±15%
		blanche - jaune	0,16 Ω ±15%

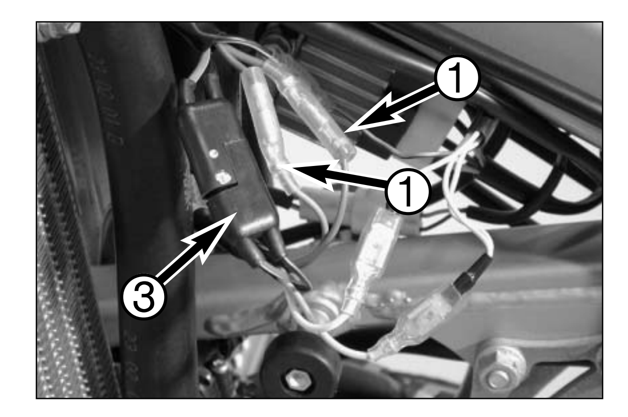

Kokusan 2K-3

NOTA BENE: Les mesures doivent se faire par une température de 20° C, sinon on note des écarts importants.
Si les valeurs relevées sont par trop différentes il faut changer le stator et le capteur.


300 EXC-E 2007
à partir de 2008, tous les modèles sauf 250 SX

VALEURS STATIQUES DE L'ALLUMAGE 250 SX, 250-300 MXC/EXC (KOKUSAN 2K-1, 2K-3) 2004

Conditions de mesure:
- **moteur froid**
- **selle et réservoir démontés**
- **tous les raccords et les mises à la masse sans oxydation, les prises-raccords bien enfoncées**
- **bougie démontée et fixée sur la masse avec son capuchon**
- **contacteur d'éclairage sur off**
- **écartement entre le rotor et le capteur réglé à 0,75 mm**
- **pour chaque mesure, actionner au moins 5 fois énergiquement le kick**



Valeurs statique de l'allumage 250 SX, 250-300 MXC/EXC (sauf 250 EXC USA)

Vérification du signal de sortie du capteur - 2 fiches ❶, l'une avec un fil vert, l'autre avec un fil rouge (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge de l'adaptateur sur le fil vert, pointe noire sur le fil rouge; débrancher les deux fiches ❶; pour que le boîtier CDI ❷ soit débranché

Valeur sur le multimètre: 6 Volts ± 1 Volt
(250 SX: 5 Volts ± 1 Volt)

- même relevé mais avec le boîtier CDI branché

Valeur sur le multimètre: 3 Volts ± 0,5 Volt
(250 SX: 9 Volts ± 1 Volt)

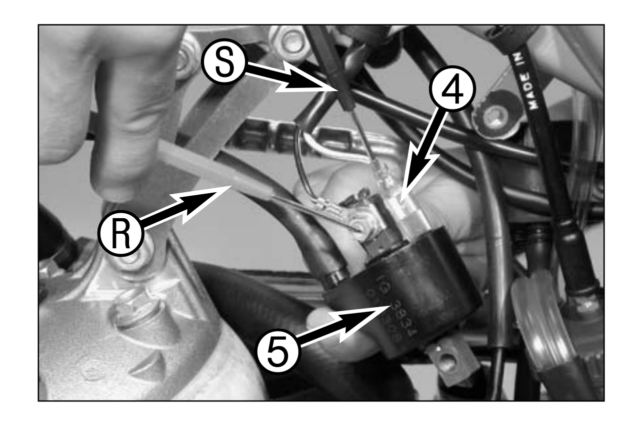
Vérification de la sortie de la bobine de la génératrice servant à charger le condensateur - prise-raccord double ❸ avec les fils noir/rouge et rouge/blanc (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge de l'adaptateur sur le fil noir/rouge et pointe noire sur le fil rouge/blanc; débrancher la prise ❸; pour que le boîtier CDI ❷ soit débranché

Valeur sur le multimètre: 35 Volts ± 5 Volts

- même relevé, mais le boîtier CDI étant branché

Valeur sur le multimètre: 200 Volts ± 10 Volts

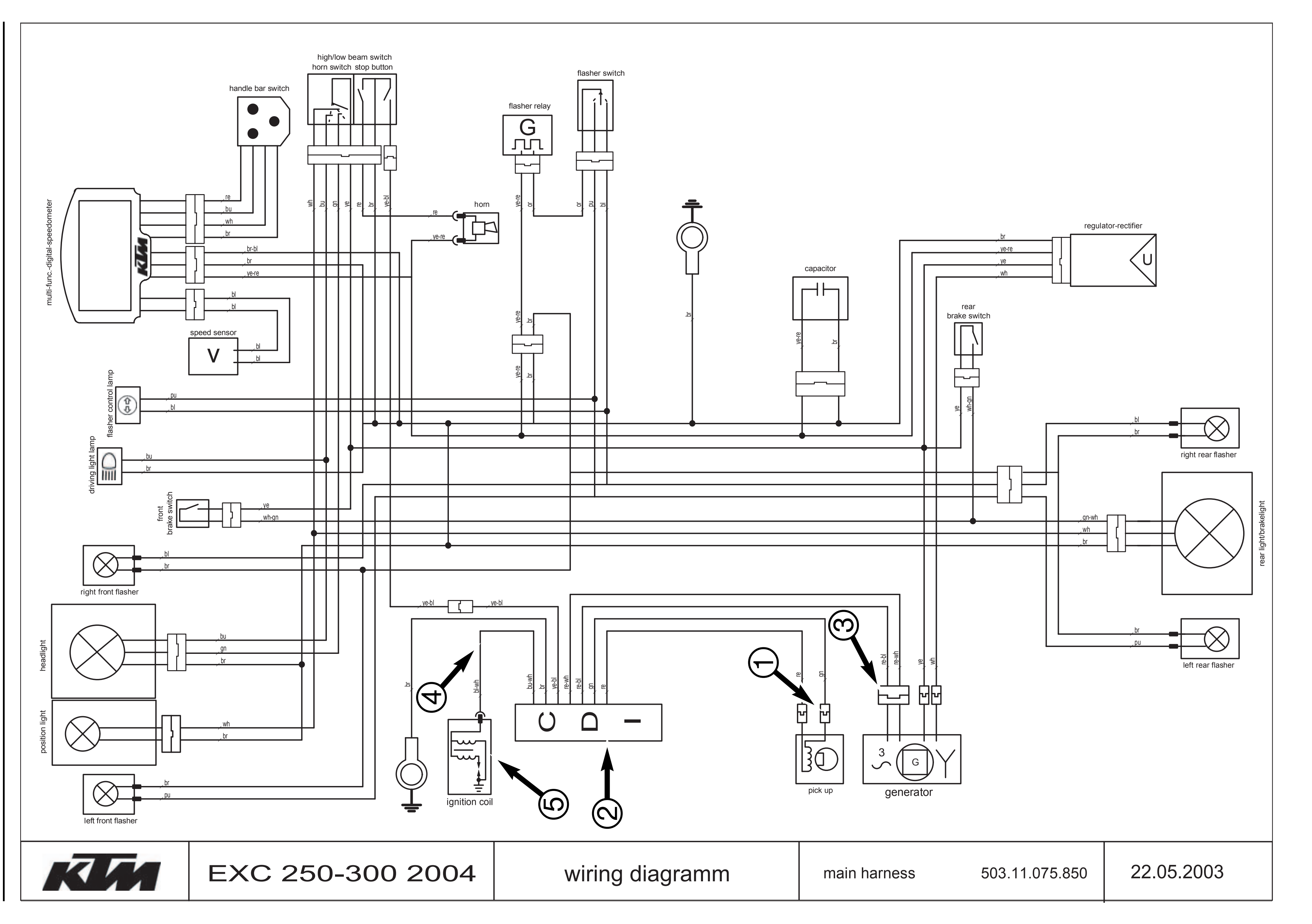


Vérification de la tension primaire ❹ pour la bobine d'allumage; fil bleu/blanc (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge 🅡 de l'adaptateur sur le fil noir/blanc (masse) et pointe noire 🅢 sur le fil bleu/blanc, le boîtier CDI ❷ et la bobine ❺ étant branchés

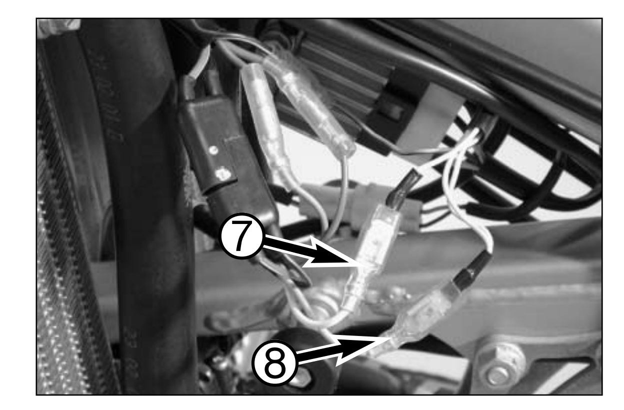
Valeur sur le multimètre: 200 Volts ± 10 Volts

NOTA BENE: Il n'est pas nécessaire de déposer la bobine pour effectuer la vérification.


high/low beam switch
horn switch stop button
handle bar switch
flasher switch
flasher relay
G
horn
multi-func.-digital-speedometer
speed sensor
V
regulator-rectifier
U
capacitor
rear
brake switch
flasher control lamp
driving light lamp
front
brake switch
right rear flasher
rear light/brakelight
right front flasher
headlight
position light
left front flasher
left rear flasher
ignition coil
C
D
I
pick up
generator
1
2
3
4
5
EXC 250-300 2004
wiring diagramm
main harness
503.11.075.850
22.05.2003

VALEURS STATIQUES DE LA GÉNÉRATRICE 250-300 MXC/EXC (KOKUSAN 2K-3) 2004

Conditions de mesure:
- **moteur froid**
- **selle et réservoir démontés**
- **tous les raccords et les mises à la masse sans oxydation, les prises-raccords bien enfoncées**
- **contacteur d'éclairage sur off**
- **pour chaque mesure, actionner au moins 5 fois énergiquement le kick**



Valeurs statique de la génératrice 250-300 EXC (sauf 250 EXC USA)

Vérification de la tension à la sortie de la génératrice ❻ entre les fils définis ci-après (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- jaune et marron (masse), la cosse ❼ étant débranchée

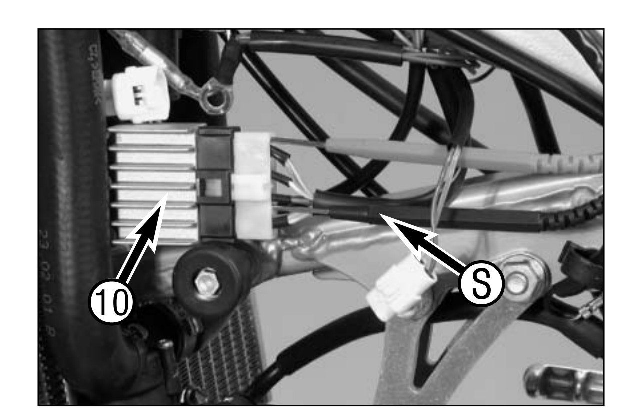
  Valeur sur le multimètre (250): 19 Volts ± 2 Volts
  (300): 15 Volts ± 1 Volt

- blanc et marron (masse), la cosse ❽ étant débranchée

  Valeur sur le multimètre (250): 24 Volts ± 2 Volts
  (300): 19 Volts ± 1 Volt

- effectuer les mêmes deux relevés, les cosses ❼ et ❽ étant respectivement branchées. Les valeurs relevées doivent être les mêmes.

NOTA BENE: La pointe noire de l'adaptateur doit être mise à la masse.

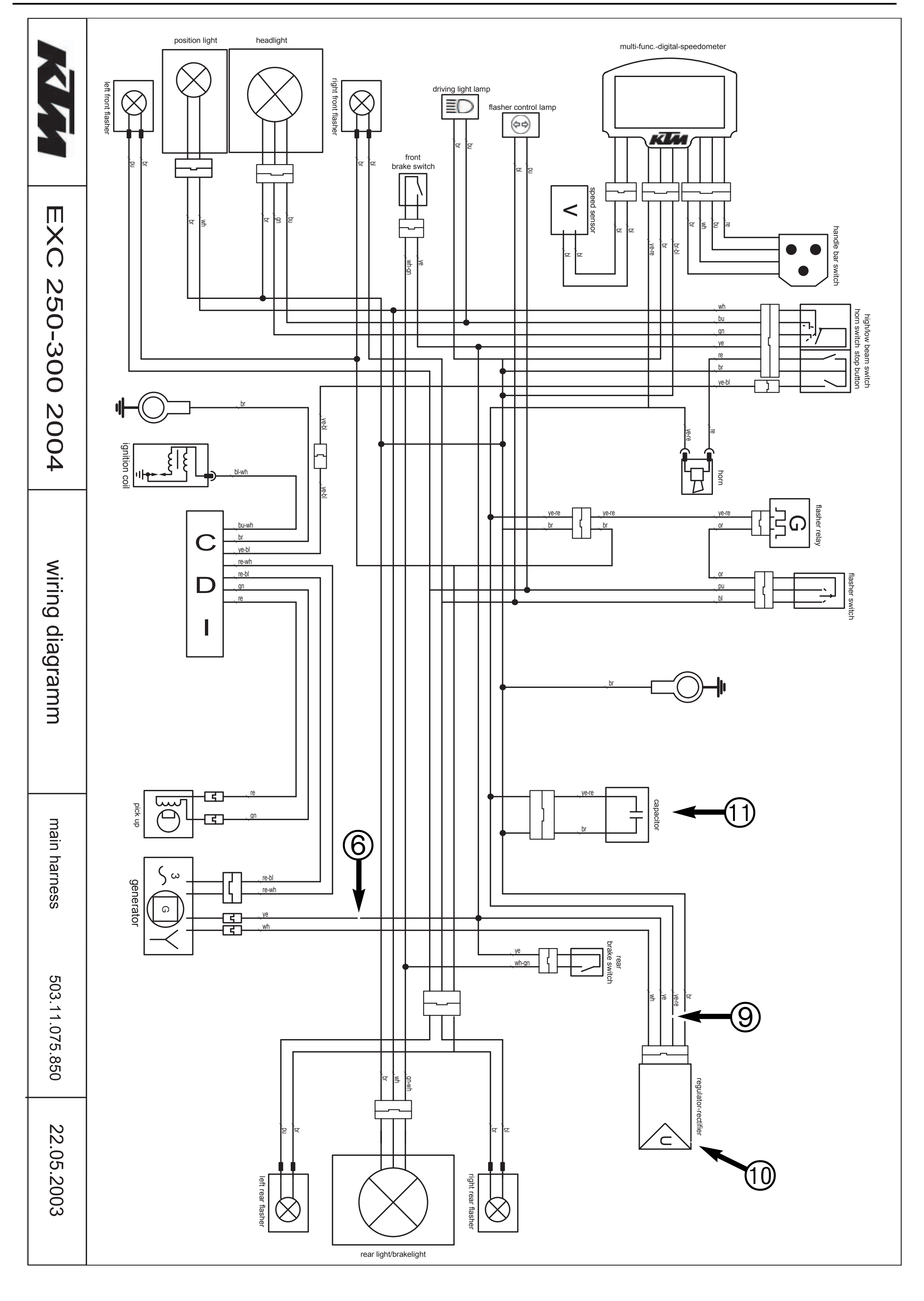


Vérification de la sortie du régulateur ❾, fil jaune/rouge; (cf. également schéma de câblage page ci-contre); le régulateur ❿ étant branché, le condensateur ⓫ étant débranché:

- entre jaune/rouge et marron (masse)

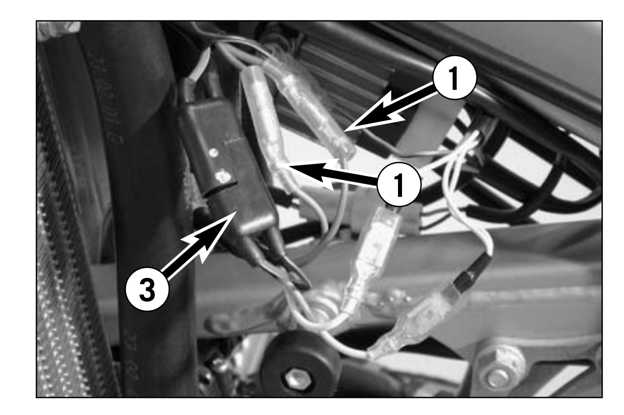
  Valeur sur le multimètre: 14 Volts ± 1 Volt

NOTA BENE:
- La pointe noire Ⓢ de l'adaptateur doit être mise sur le fil marron (masse).
- Les 300 MXC USA correspondent aux 300 EXC Europe, avec toutefois un équipement réduit (pas de clignotants, avertisseur sonore, condensateur). Le courant n'est pas redressé, juste régulé.


EXC 250-300 2004
wiring diagramm
main harness
503.11.075.850
22.05.2003
position light
headlight
left front flasher
right front flasher
driving light lamp
flasher control lamp
multi-func.-digital-speedometer
front
brake switch
speed sensor
handle bar switch
high/low beam switch
horn switch
stop button
horn
ignition coil
flasher relay
flasher switch
CDI
pick up
generator
capacitor
rear
brake switch
regulator-rectifier
left rear flasher
right rear flasher
rear light/brakelight
6
9
10
11

VALEURS STATIQUES DE L'ALLUMAGE ET DE LA GÉNÉRATRICE 250 EXC USA (KOKUSAN 2K-2) 2004

Conditions de mesure:
- **moteur froid**
- **selle et réservoir démontés**
- **tous les raccords et les mises à la masse sans oxydation, les prises-raccords bien enfoncées**
- **bougie démontée et fixée sur la masse avec son capuchon**
- **contacteur d'éclairage sur off**
- **écartement entre le rotor et le capteur réglé à 0,75 mm**
- **pour chaque mesure, actionner au moins 5 fois énergiquement le kick**



Valeurs statique de l'allumage 250 EXC USA

Vérification du signal de sortie du capteur - 2 fiches ❶, l'une avec un fil vert, l'autre avec un fil rouge (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge de l'adaptateur sur le fil vert, pointe noire sur le fil rouge; débrancher les deux fiches ❶; pour que le boîtier CDI ❷ soit débranché

  Valeur sur le multimètre: 3,5 Volts ± 1 Volt

- même relevé mais avec le boîtier CDI branché

  Valeur sur le multimètre: 2 Volts ± 0,5 Volt

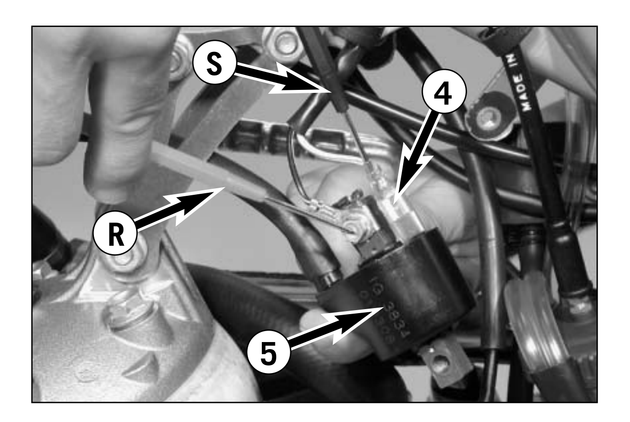
Vérification de la sortie de la bobine de la génératrice servant à charger le condensateur - prise-raccord double ❸ avec les fils noir/rouge et rouge/blanc (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge de l'adaptateur sur le fil noir/rouge et pointe noire sur le fil rouge/blanc; débrancher la prise ❸; pour que le boîtier CDI ❷ soit débranché

  Valeur sur le multimètre: 45 Volts ± 5 Volts

- même relevé, mais le boîtier CDI étant branché

  Valeur sur le multimètre: 220 Volts ± 10 Volts



Vérification de la tension primaire ❹ pour la bobine d'allumage; fil bleu/blanc (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge 🅡 de l'adaptateur sur le fil noir/blanc (masse) et pointe noire 🅢 sur le fil bleu/blanc, le boîtier CDI ❷ et la bobine ❺ étant branchés

  Valeur sur le multimètre: 210 Volts ± 10 Volts

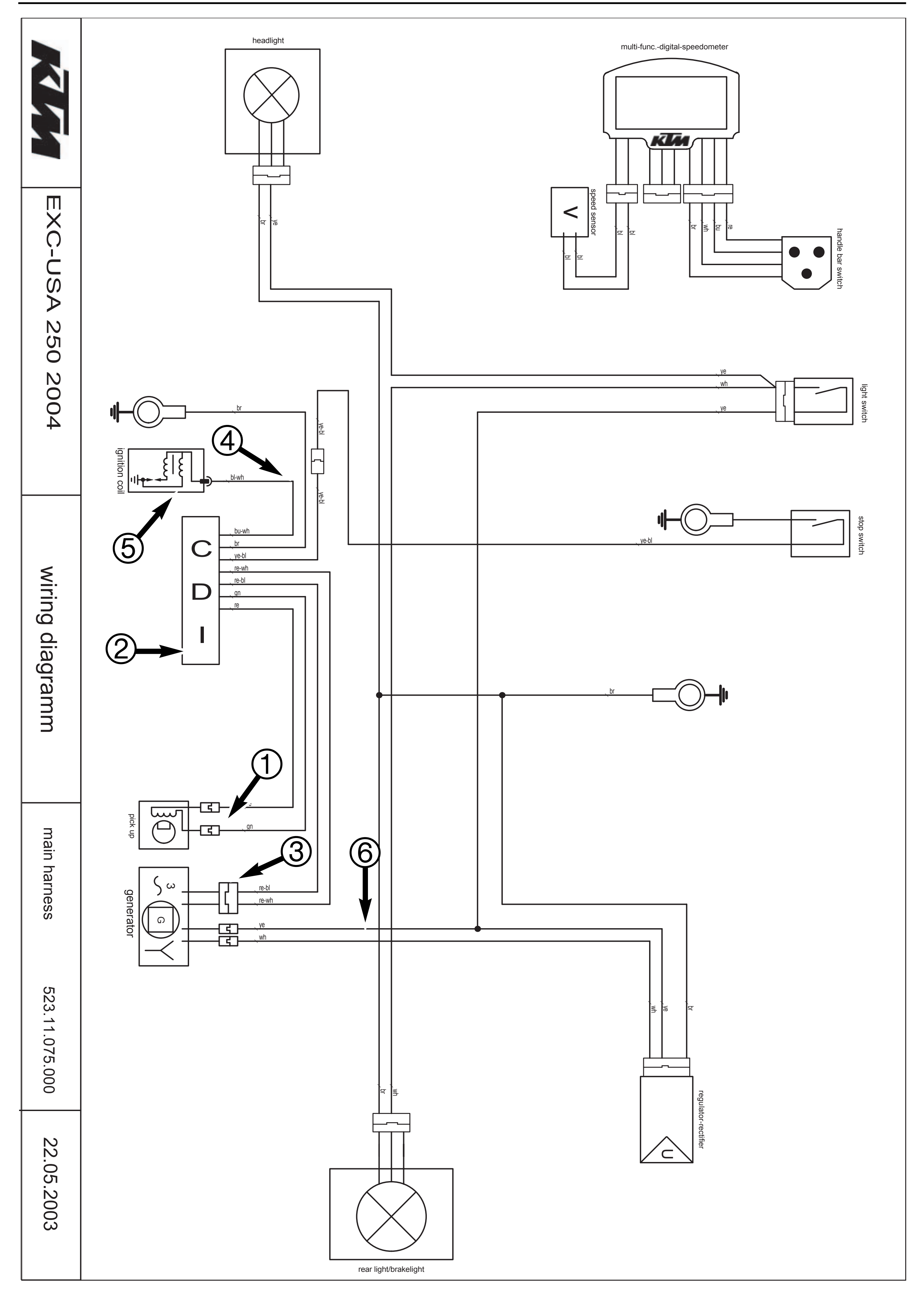
NOTA BENE: Il n'est pas nécessaire de déposer la bobine pour effectuer la vérification.

Valeurs statique de la génératrice 250 EXC USA

Vérification de la sortie ❻ pour l'éclairage (cf. schéma de câblage page ci-contre):

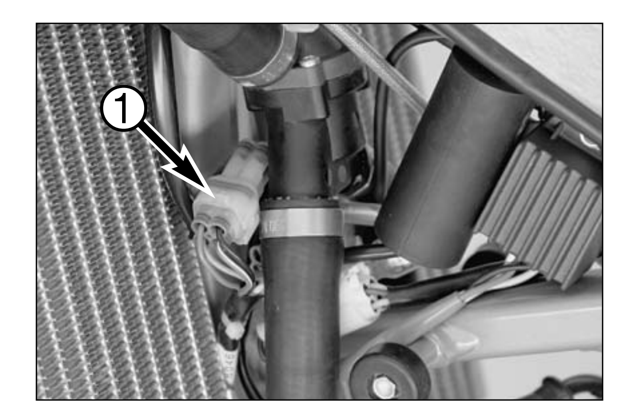
- entre les fils jaune et marron (masse), la cosse étant débranchée

  Valeur sur le multimètre: 10,5 Volts ± 1 Volt


KTM
EXC-USA 250 2004
wiring diagramm
main harness
523.11.075.000
22.05.2003
headlight
multi-func.-digital-speedometer
speed sensor
handle bar switch
light switch
stop switch
ignition coil
CDI
pick up
generator
regulator-rectifier
rear light/brakelight
1
2
3
4
5
6
br
ye
wh
bl
bu
re
ye-bl
bl-wh
bu-wh
re-wh
re-bl
gn

VALEURS STATIQUES DE L'ALLUMAGE 250 SX, 250/300 MXC/EXC (KOKUSAN 2K-1, 2K-3) 2005 250 SX/SXS, 250/300 EXC/EXC SIX DAYS,300 XC/XC-W (KOKUSAN 2K-1, 2K-3) 2006

Conditions de mesure:
- **moteur froid**
- **selle et réservoir démontés**
- **tous les raccords et les mises à la masse sans oxydation, les prises-raccords bien enfoncées**
- **bougie démontée et fixée sur la masse avec son capuchon**
- **contacteur d'éclairage sur off**
- **écartement entre le rotor et le capteur réglé à 0,75 mm**
- **pour chaque mesure, actionner au moins 5 fois énergiquement le kick**



Valeurs statique de l'allumage (sauf 250 EXC USA)

Vérification du signal donné par le capteur: prise quatre bornes ❶ avec les fils vert, rouge, noir/rouge et rouge/blanc (voir également schéma de câblage ci-contre):

- Pointe rouge de l'adaptateur sur le fil vert, pointe noire sur le fil rouge. Débrancher la prise ❶ de manière à déconnecter le boîtier CDI ❷.

Valeur sur le multimètre: 6 Volts ± 1 Volt
(250 SX: 5 Volts ± 1 Volt)

- même relevé mais avec le boîtier CDI branché

Valeur sur le multimètre: 3 Volts ± 0,5 Volt
(250 SX: 9 Volts ± 1 Volt)

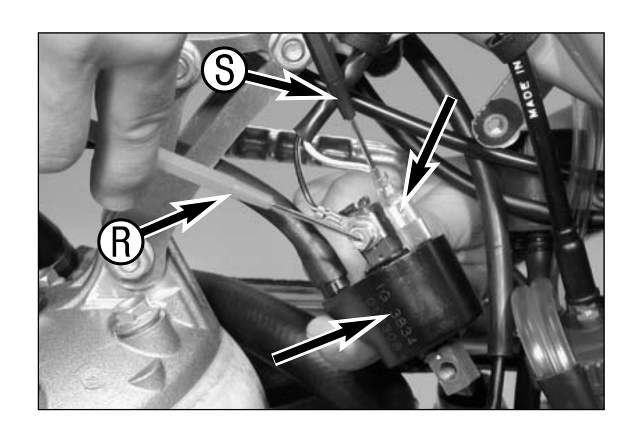
Vérification du courant en sortie du bobinage pour la charge du condensateur: prise quatre bornes ❶ avec les fils vert, rouge, noir/rouge et rouge/blanc (voir également schéma de câblage ci-contre):

- pointe rouge de l'adaptateur sur le fil noir/rouge et pointe noire sur le fil rouge/blanc; débrancher la prise ❶; pour que le boîtier CDI ❷ soit débranché

Valeur sur le multimètre: 35 Volts ± 5 Volts

- même relevé, mais le boîtier CDI étant branché

Valeur sur le multimètre: 200 Volts ± 10 Volts

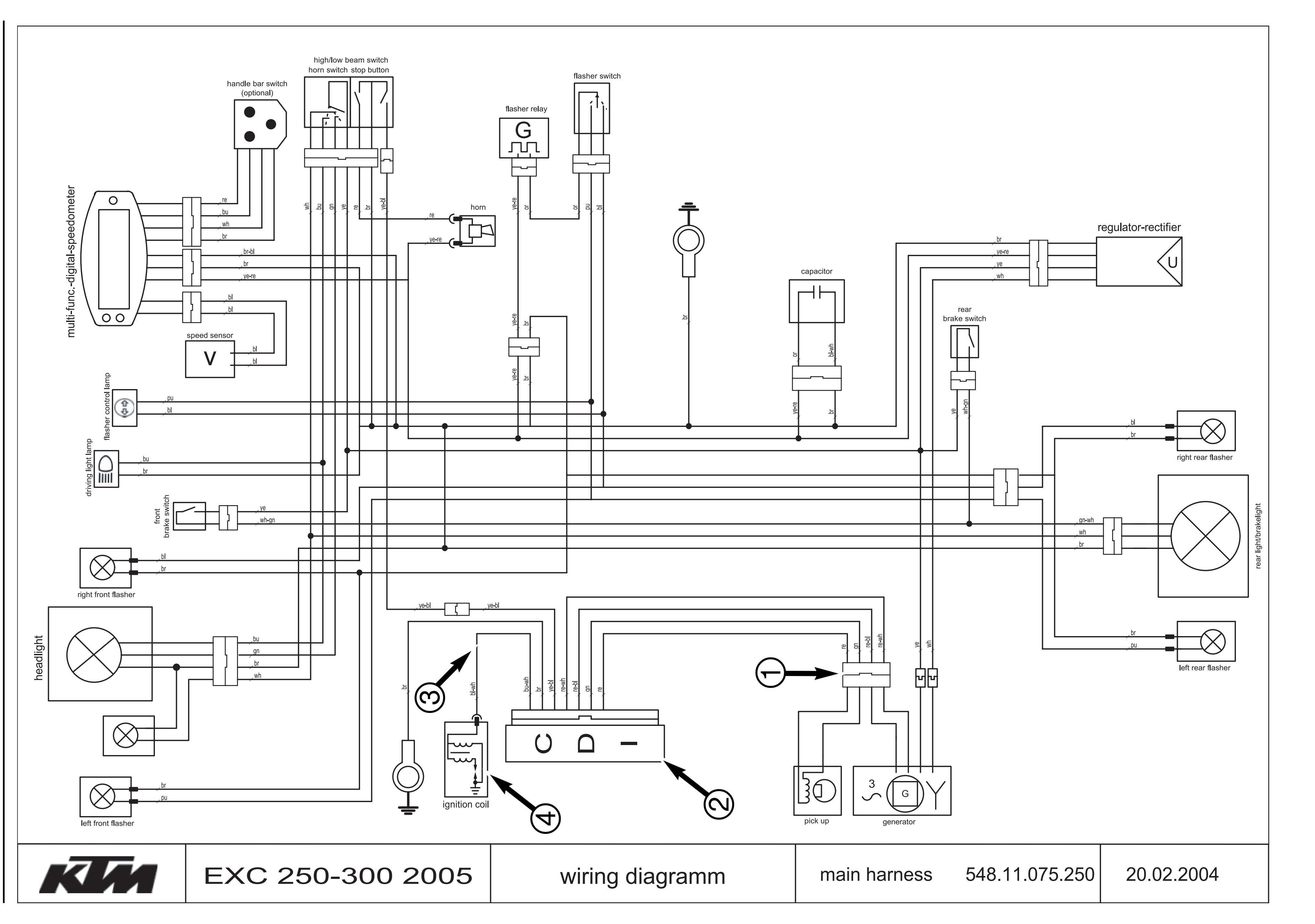


Vérification de la tension primaire ❸ pour la bobine d'allumage; fil blanc/bleu (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge 🅡 de l'adaptateur sur le fil noir/blanc (masse) et pointe noire 🅢 sur le fil blanc/bleu, le boîtier CDI ❷ et la bobine ❹ étant branchés

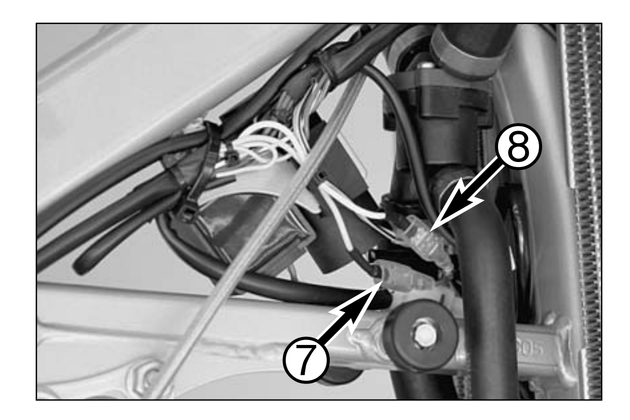
Valeur sur le multimètre: 200 Volts ± 10 Volts

NOTA BENE: Il n'est pas nécessaire de déposer la bobine pour effectuer la vérification.


handle bar switch (optional)
high/low beam switch
horn switch stop button
flasher relay
flasher switch
horn
multi-func.-digital-speedometer
speed sensor
regulator-rectifier
capacitor
rear brake switch
flasher control lamp
driving light lamp
front brake switch
right front flasher
headlight
left front flasher
right rear flasher
rear light/brakelight
left rear flasher
ignition coil
C D I
pick up
generator
1
2
3
4
KTM
EXC 250-300 2005
wiring diagramm
main harness
548.11.075.250
20.02.2004

VALEURS STATIQUES DE LA GÉNÉRATRICE 250/300 MXC/EXC (KOKUSAN 2K-3) 2005 250/300 EXC/EXC SIX DAYS,300 XC-W (KOKUSAN 2K-3) 2006

Conditions de mesure:
- **moteur froid**
- **selle et réservoir démontés**
- **tous les raccords et les mises à la masse sans oxydation, les prises-raccords bien enfoncées**
- **contacteur d'éclairage sur off**
- **pour chaque mesure, actionner au moins 5 fois énergiquement le kick**



Valeurs statique de la génératrice 250-300 EXC (sauf 250 EXC USA)

Vérification de la tension à la sortie de la génératrice ❻ entre les fils définis ci-après (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- jaune et marron (masse), la cosse ❼ étant débranchée

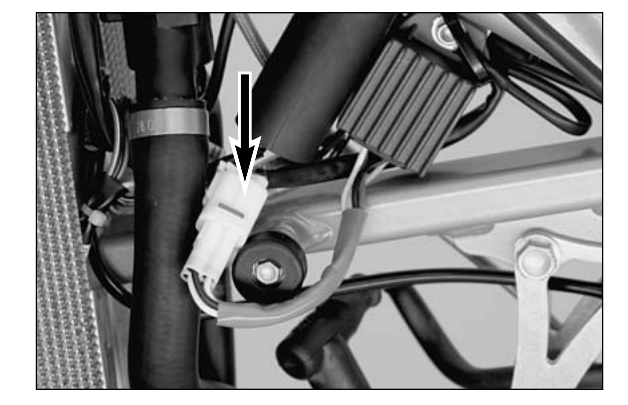
Valeur sur le multimètre	(250): 19 Volts ± 2 Volts	
	(300): 15 Volts ± 1 Volt	

- blanc et marron (masse), la cosse ❽ étant débranchée

Valeur sur le multimètre	(250): 24 Volts ± 2 Volts	
	(300): 19 Volts ± 1 Volt	

- effectuer les mêmes deux relevés, les cosses ❼ et ❽ étant respectivement branchées. Les valeurs relevées doivent être les mêmes.

NOTA BENE: La pointe noire de l'adaptateur doit être mise à la masse.

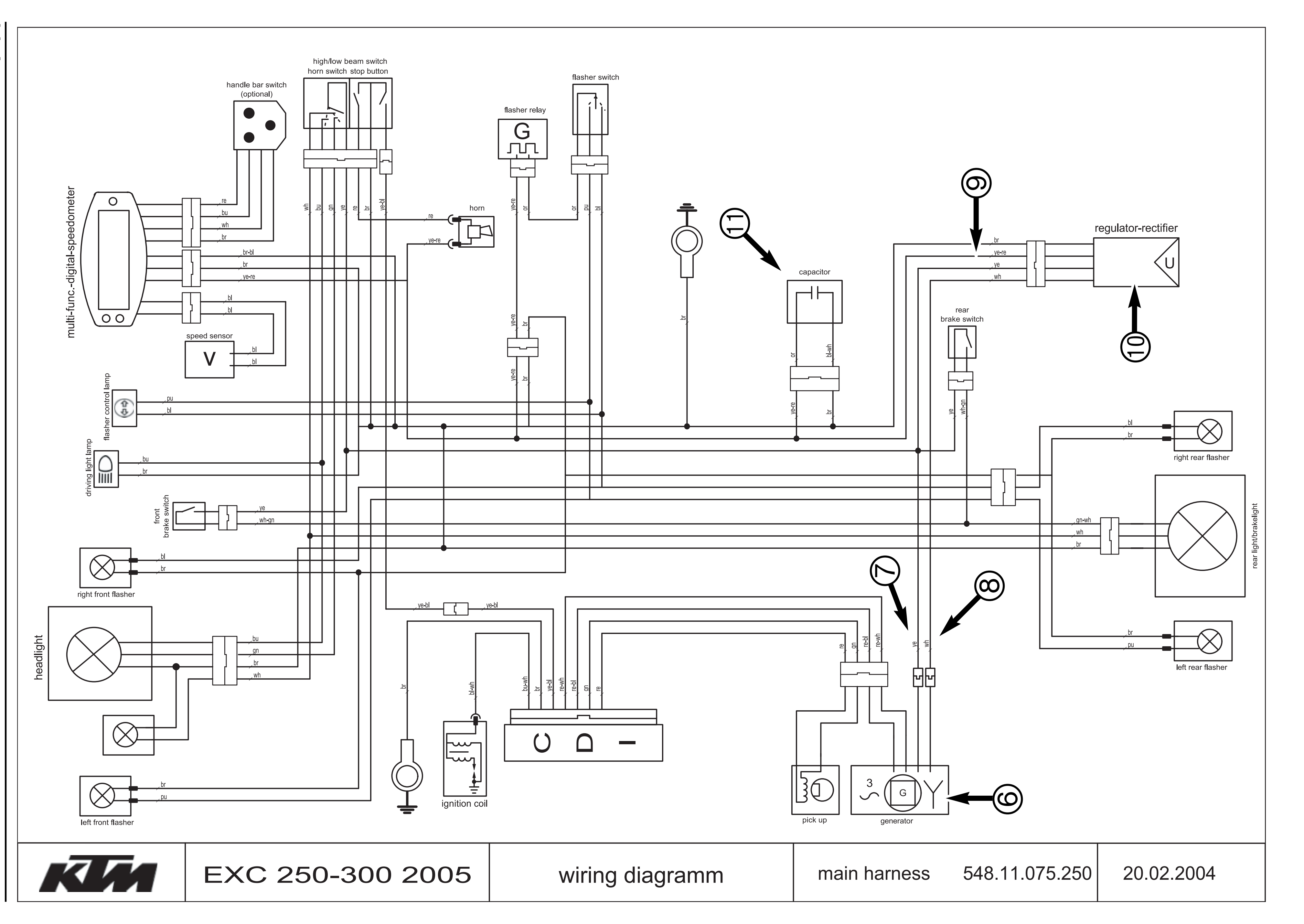


Vérification de la sortie du régulateur ❾, fil jaune/rouge; (sauf 300 XC-W, cf. également schéma de câblage page ci-contre); le régulateur ❿ étant branché, le condensateur ⓫ étant débranché:

- entre jaune/rouge et marron (masse)

Valeur sur le multimètre: 14 Volts ± 1 Volt

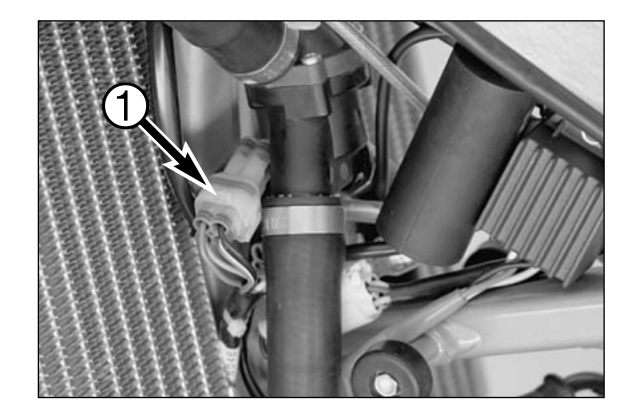
NOTA BENE:
- La pointe noire de l'adaptateur doit être mise sur le fil marron (masse).
- Les 300 MXC USA correspondent aux 300 EXC Europe, avec toutefois un équipement réduit (pas de clignotants, avertisseur sonore, condensateur). Le courant n'est pas redressé, juste régulé.



high/low beam switch
horn switch stop button
handle bar switch (optional)
flasher relay
flasher switch
multi-func.-digital-speedometer
horn
speed sensor
capacitor
regulator-rectifier
rear brake switch
flasher control lamp
driving light lamp
front brake switch
right rear flasher
right front flasher
rear light/brakelight
headlight
left rear flasher
ignition coil
C D I
pick up
generator
left front flasher
6
7
8
9
10
11
EXC 250-300 2005
wiring diagramm
main harness
548.11.075.250
20.02.2004

VALEURS STATIQUES DE L'ALLUMAGE ET DE LA GÉNÉRATRICE 250 EXC USA (KOKUSAN 2K-2) 2005 250 XC/XC-W (KOKUSAN 2K-2) 2006

Conditions de mesure:
- **moteur froid**
- **selle et réservoir démontés**
- **tous les raccords et les mises à la masse sans oxydation, les prises-raccords bien enfoncées**
- **bougie démontée et fixée sur la masse avec son capuchon**
- **contacteur d'éclairage sur off**
- **écartement entre le rotor et le capteur réglé à 0,75 mm**
- **pour chaque mesure, actionner au moins 5 fois énergiquement le kick**



Valeurs statique de l'allumage

Vérification du signal donné par le capteur: prise quatre bornes ❶ avec les fils vert, rouge, noir/rouge et rouge/blanc (voir également schéma de câblage ci-contre):

- Pointe rouge de l'adaptateur sur le fil vert, pointe noire sur le fil rouge. Débrancher la prise ❶ de manière à déconnecter le boîtier CDI ❷.

  Valeur sur le multimètre: 3,5 Volts ± 1 Volt

- même relevé mais avec le boîtier CDI branché

  Valeur sur le multimètre: 2 Volts ± 0,5 Volt

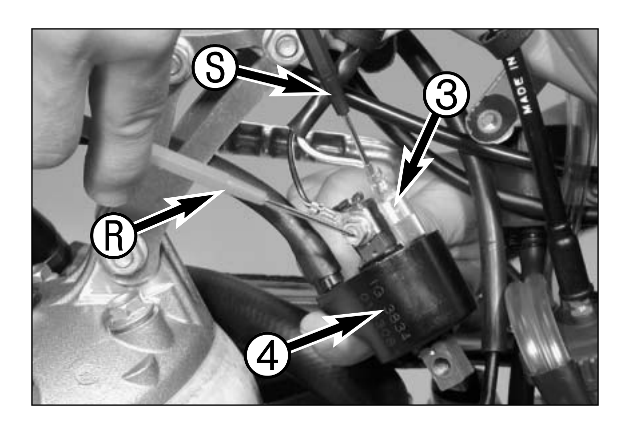
Vérification de la sortie de la bobine de la génératrice servant à charger le condensateur - prise-raccord double ❸ avec les fils vert, rouge, noir/rouge et rouge/blanc (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge de l'adaptateur sur le fil noir/rouge et pointe noire sur le fil rouge/blanc; débrancher la prise ❸; pour que le boîtier CDI ❷ soit débranché

  Valeur sur le multimètre: 45 Volts ± 5 Volts

- même relevé, mais le boîtier CDI étant branché

  Valeur sur le multimètre: 220 Volts ± 10 Volts



Vérification de la tension primaire ❸ pour la bobine d'allumage; fil bleu/blanc (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge 🅡 de l'adaptateur sur le fil noir/blanc (masse) et pointe noire 🅢 sur le fil bleu/blanc, le boîtier CDI ❷ et la bobine ❹ étant branchés

  Valeur sur le multimètre: 210 Volts ± 10 Volts

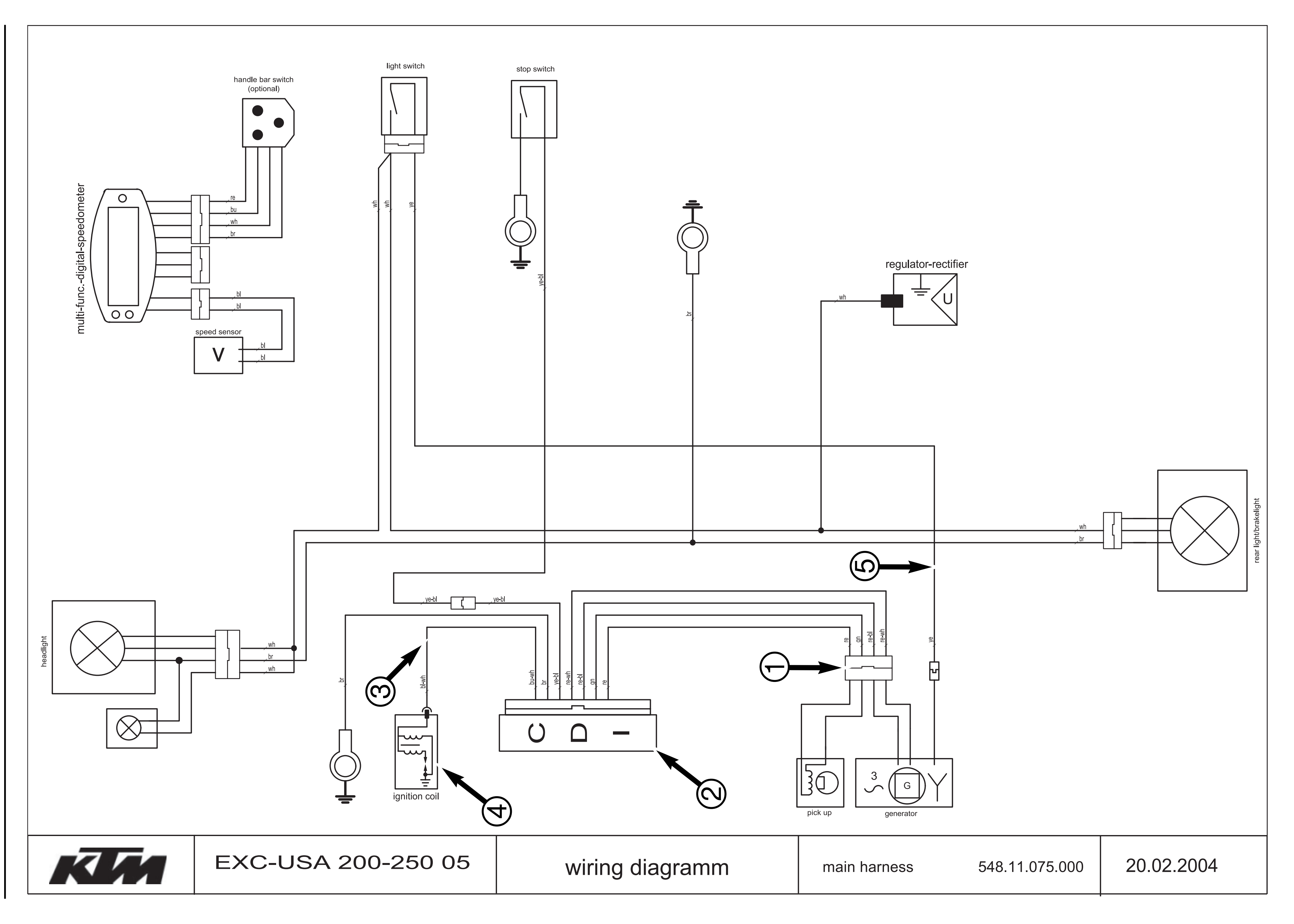
NOTA BENE: Il n'est pas nécessaire de déposer la bobine pour effectuer la vérification.

Valeurs statique de la génératrice

Vérification de la sortie ❺ pour l'éclairage (cf. schéma de câblage page ci-contre):

- entre les fils jaune et marron (masse), la cosse étant débranchée

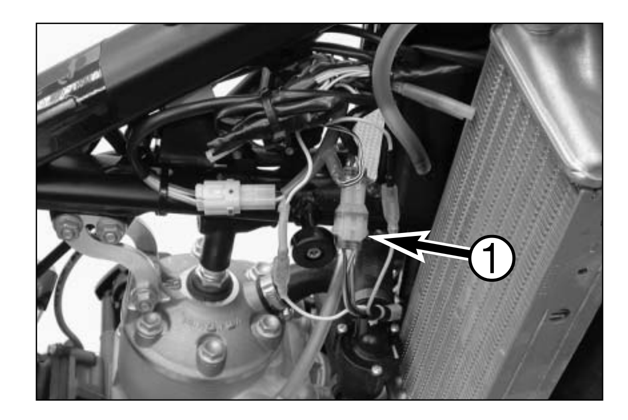
  Valeur sur le multimètre: 10,5 Volts ± 1 Volt



handle bar switch (optional)
light switch
stop switch
multi-func.-digital-speedometer
speed sensor
regulator-rectifier
rear light/brakelight
headlight
ignition coil
CDI
pick up
generator
1
2
3
4
5
EXC-USA 200-250 05
wiring diagramm
main harness
548.11.075.000
20.02.2004

VALEURS D'ALLUMAGE STATIQUES 250/300 EXC-E à partir de 2007

Conditions de mesure :
- **Moteur froid**
- **Selle et réservoir déposés**
- **Tous les contacts et les points de masse doivent être exempts de corrosion, les connecteurs doivent être bien connectés**
- **Bougie dévissée et reliée à la masse avec le capuchon de bougie inséré**
- **Contacteur de l'éclairage sur arrêt**
- **Pour chaque mesure, actionner le kick à fond au moins 5 fois**



Valeurs d'allumage statiques

Contrôler le signal de sortie du **générateur d'impulsions** - connecteur 4 pôles ❶ avec couleurs de fils vert et rouge (voir également le schéma de câblage, au verso):

- Pointe rouge de l'adaptateur pour les tensions de pointe 584.29.042.000 sur fil vert, pointe noire sur fil rouge, retirer le connecteur ❶ ; l'unité CDI ❷ est désormais débranchée

  Affichage sur le multimètre : 5 volts ±1 volt

- Même mesure, mais avec unité CDI branchée

  Affichage sur le multimètre : 3 volts ±1 volt

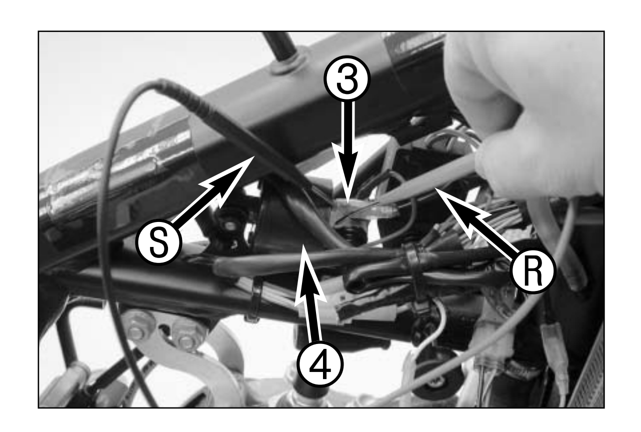
Contrôler la tension de sortie de **la bobine de charge** pour le chargement du condensateur d'allumage, connecteur 4 pôles ❶ avec couleurs de fil noir/rouge et rouge/blanc (voir également schéma de câblage au verso) :

- Pointe rouge de l'adaptateur pour les tensions de pointe sur fil noir/rouge et pointe noire sur fil rouge/blanc, retirer le connecteur ❶; l'unité CDI ❷ est désormais débranchée

  Affichage sur le multimètre : 40 volts ±5 volts

- Même mesure, mais avec unité CDI branchée

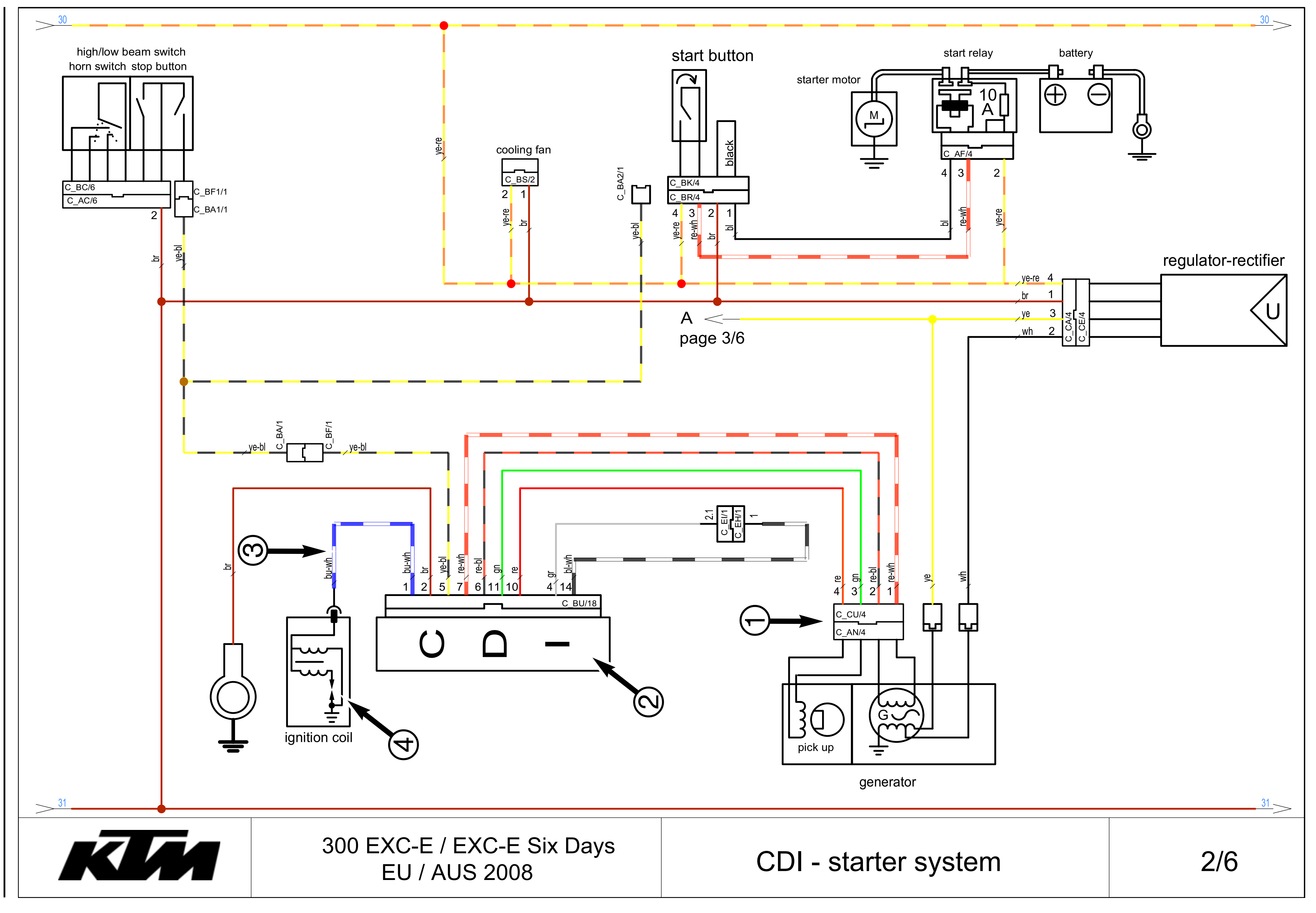
  Affichage sur le multimètre : 220 volts ±10 volts



Contrôler la tension de sortie au niveau de la **sortie de tension primaire** ❸ pour le pilotage de la bobine de charge (voir également schéma de câblage au verso) (couleur de fil bleu/blanc) :

- Pointe rouge 🅡 de l'adaptateur pour les tensions de pointe sur noir/blanc (masse) et pointe noire 🅢 sur fil bleu/blanc, unité CDI ❷ et bobine d'allumage ❹ branchées

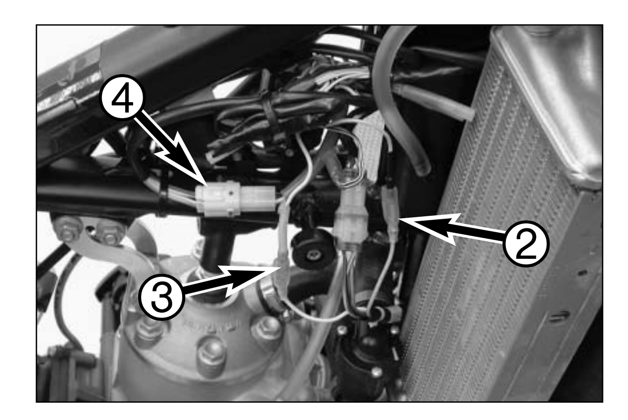
  Affichage sur le multimètre : 200 volts ±10 volts



high/low beam switch
horn switch stop button
C_BC/6
C_AC/6
C_BF1/1
C_BA1/1
br
ye-bl
ye-re
cooling fan
C_BS/2
C_BA2/1
start button
C_BK/4
C_BR/4
black
bl
re-wh
starter motor
start relay
10 A
C_AF/4
battery
regulator-rectifier
ye
wh
C_CA/4
C_CE/4
A
page 3/6
C_BA/1
C_BF/1
bu-wh
ignition coil
C_BU/18
CDI
re-bl
gn
re
gr
bl-wh
C_EI/1
C_EH/1
C_CU/4
C_AN/4
pick up
generator
30
31
300 EXC-E / EXC-E Six Days
EU / AUS 2008
CDI - starter system
2/6

VALEURS DE L'ALTERNATEUR STATIQUES 250/300 EXC-E à partir de 2007

Conditions de mesure:
- **Moteur froid**
- **Selle et réservoir déposés**
- **Tous les contacts et les points de masse doivent être exempts de corrosion, les connecteurs doivent être connectés correctement**
- **Bougie dévissée et reliée à la masse avec le capuchon de bougie inséré**
- **Contacteur de l'éclairage sur arrêt**
- **Batterie chargée (si disponible) et contacteur de l'éclairage sur arrêt**
- **Pour chaque mesure, actionner le kick à fond au moins 5 fois**



Contrôler la tension à la **sortie de l'alternateur** ❶ entre les fils des couleurs suivantes (voir également schéma de câblage au verso) :

- Entre jaune et marron (masse), connecteur ❷ débranché

  Affichage sur le multimètre : 15 volts +/- 10 volts

- Même mesure, mais avec connecteur ❷ branché

  Affichage sur le multimètre : 12 volts +/- 1 volt

- Entre blanc et marron (masse), connecteur ❸ débranché

  Affichage sur le multimètre : 19 volts +/- 1 volt

- Même mesure, mais avec connecteur ❸ branché

  Affichage sur le multimètre : 14 volts +/- 1 volt

REMARQUE : La pointe noire de l'adaptateur pour les tensions de pointe 584.29.042.000 doit être reliée à la masse.

Contrôler la tension de sortie du régulateur ❹ (voir également schéma de câblage au verso) (couleur de fil jaune/rouge), régulateur ❺ branché et fusible ❻ retiré :

- Entre jaune/rouge et marron (masse)

  Affichage sur le multimètre : 14 volts +/- 1 volt

REMARQUE : La pointe noire de l'adaptateur pour les tensions de pointe doit être reliée au fil marron (masse).

high/low beam switch
horn switch stop button
C_BC/6
C_AC/6
C_BF1/1
C_BA1/1
2
br
ye-bl
ye-re
cooling fan
C_BS/2
2 ye-re
1 br
C_BA2/1
ye-bl
start button
C_BK/4
C_BR/4
4 ye-re
3 re-wh
2 br
1 bl
black
starter motor
start relay
10 A
C_AF/4
4 bl
3 re-wh
2 ye-re
battery
⑥
④
regulator-rectifier
ye-re
1 br
3 ye
2 wh
C_CA/4
C_CE/4
A
page 3/6
⑤
C_BA/1
C_BF/1
ye-bl
ye-bl
br
ignition coil
1 bu-wh
2 br
5 ye-bl
7 re-wh
6 re-bl
11 gn
10 re
4 gr
14 bl-wh
C_BU/18
C D I
2.1
C_EI/1
C_EH/1
1
4 re
3 gn
2 re-bl
1 re-wh
C_CU/4
C_AN/4
ye
wh
①
pick up
generator
30
31

CDI - starter system

300 EXC-E / EXC-E Six Days
EU / AUS 2008

2/6

VALEURS DE L'ALTERNATEUR DYNAMIQUE 250/300 EXC-E à partir de 2007

Conditions de mesure:
- **Selle, habillage latéral et cache latéral gauche déposés**
- **Tous les contacts et les points de masse doivent être exempts de corrosion, les connecteurs doivent être connectés correctement**
- **Batterie opérationnelle, mais pas chargée à bloc (si la batterie est chargée à bloc, effectuer quelques démarrages !)**
- **Démarrer le moteur, effectuer la mesure tout de suite après le démarrage**



Sortie du régulateur - Mesurer la valeur de la tension avec les pointes de l'adaptateur pour les tensions de pointe 584.29.042.000 directement sur les pôles de la batterie :

– À vide (ne pas brancher de consommateurs électriques), le moteur tourne au ralenti (1400 +/- 50 tr/min)

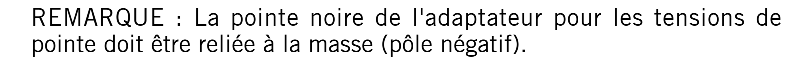
Affichage sur le multimètre : 14 volts +/- 1 volt

– En charge (feu allumé, avertisseur sonore et frein actionnés), le moteur tourne au ralenti

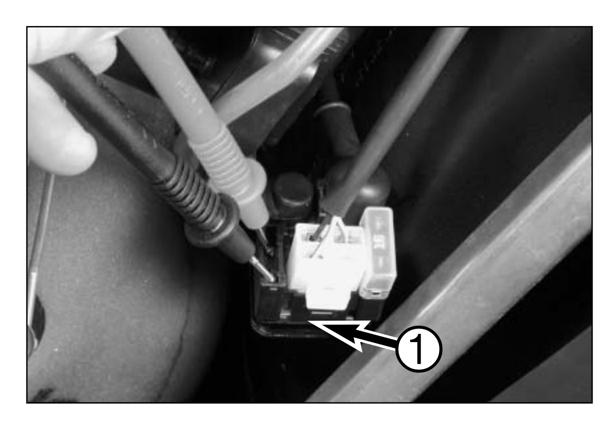
Affichage sur le multimètre : 12 volts +/- 1 volt

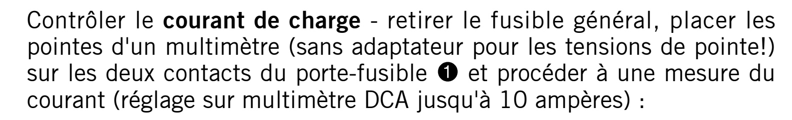
– En charge (feu allumé, avertisseur sonore et frein actionnés), laisser tourner le moteur à un régime croissant (- 8000 tr/min)

Affichage sur le multimètre : 13 volts +/- 1 volt



REMARQUE : La pointe noire de l'adaptateur pour les tensions de pointe doit être reliée à la masse (pôle négatif).





Contrôler le **courant de charge** - retirer le fusible général, placer les pointes d'un multimètre (sans adaptateur pour les tensions de pointe!) sur les deux contacts du porte-fusible ❶ et procéder à une mesure du courant (réglage sur multimètre DCA jusqu'à 10 ampères) :

– À vide (ne pas brancher de consommateurs électriques), le moteur tourne au ralenti

Affichage sur le multimètre : 1,3 ampères +/- 0,1 ampère

– En charge (avertisseur sonore actionné), le moteur tourne au ralenti

Affichage sur le multimètre : -0,6 ampère +/- 0,1 ampère

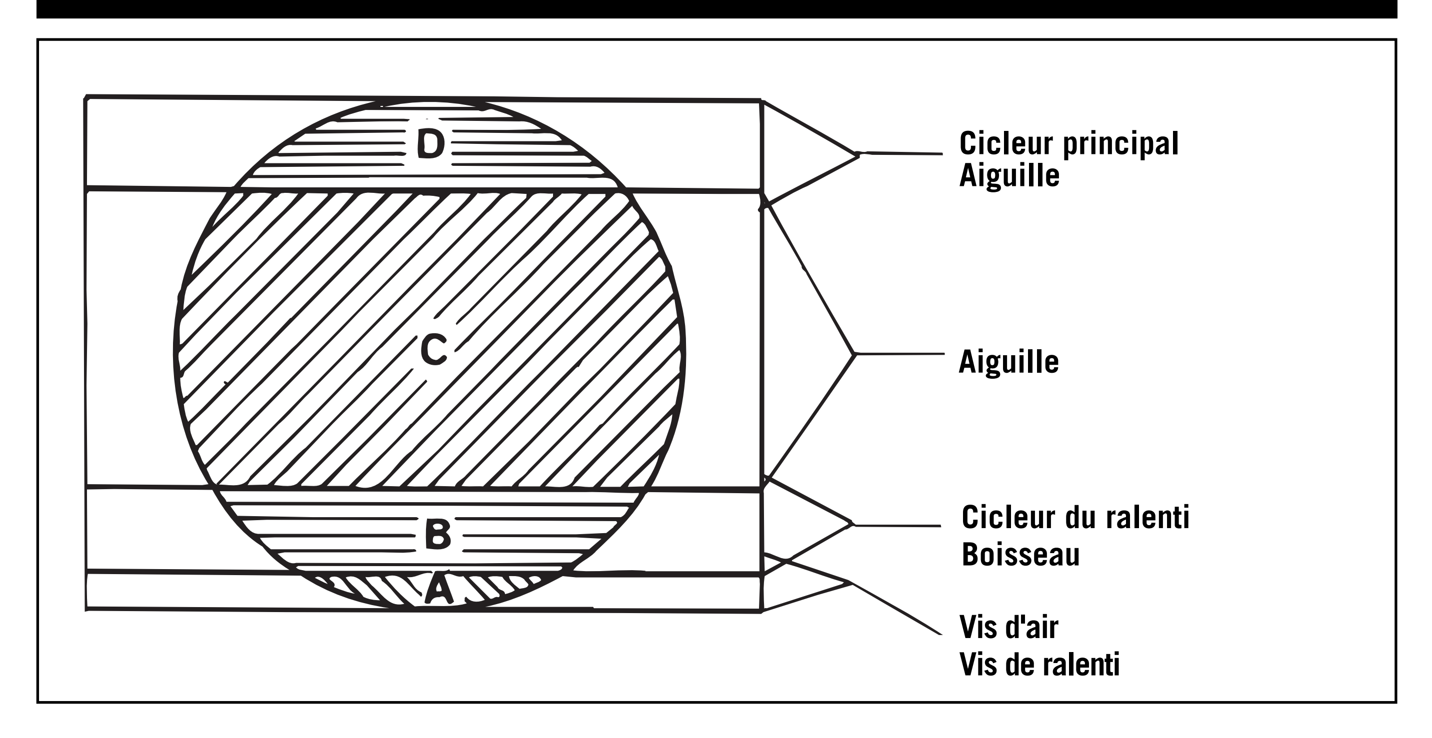
– En charge (avertisseur sonore actionné), laisser tourner le moteur à un régime croissant

Affichage sur le multimètre : 0,0 ampère +/- 0,1 ampère

SYSTÈME DE CARBURANT 8

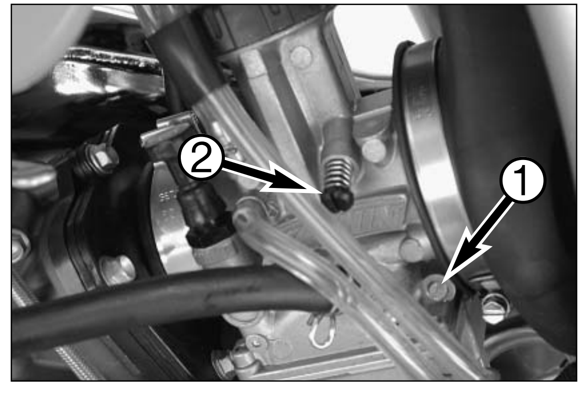
SOMMAIRE

CARBURATEUR GÉNÉRALITÉS



Mélange trop pauvre:
Il y a trop peu d'essence par rapport à la quantité d'air

Mélange trop riche:
Il y a trop d'essence par rapport à la quantité d'air.



Ralenti A

Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est fermé. Cette plage de fonctionnement est influencée par la position de la vis d'air ❶ et de la vis de ralenti ❷. Les réglages s'effectuent seulement lorsque le moteur est chaud.
Au moyen de la vis de ralenti, on élève légèrement le régime du moteur. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, on fait augmenter le régime; quand on tourne dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on baisse le régime. Au moyen de la vis d'air, rechercher le régime le plus régulier (réglage de base de la vis d'air: dévissée de 1,0 tour). Quand ce régime est atteint, dévisser la vis de ralenti pour revenir à un régime moins rapide. NOTA BENE: Si le régime de ralenti est trop élevé il n'y a plus de frein moteur.

Montée en régime B

Comportement du moteur lorsqu'on ouvre le boisseau. Ce comportement dépend du gicleur de ralenti et de la coupe du boisseau. Si malgré un bon réglage du ralenti et du régime intermédiaire le moteur ne prend pas ses tours de manière franche et qu'il fume beaucoup, et si d'autre part la puissance arrive de manière brutale à haut régime, c'est que le carburateur est réglé trop riche, que le niveau de cuve est trop haut ou que le pointeau ne fait pas étanchéité.

Régime intermédiaire C

Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est en partie ouvert. Ce fonctionnement dépend uniquement de l'aiguille (forme et position). Il est influencé en bas par le réglage du ralenti, en haut par le choix du gicleur principal. Si la montée en régime, lorsque le boisseau est à demi-ouverture, se fait sur un rythme de 4-temps ou avec un manque de puissance, il faut descendre l'aiguille d'un cran. Si le moteur cliquette à l'accélération, en particulier au régime de puissance maximale, il faut monter l'aiguille.
Si les symptômes décrits précédemment apparaissent en bas du régime intermédiaire, il faut régler plus pauvre la plage de ralenti en cas de rythme de 4-temps et la régler plus riche en cas de cliquettement.

Pleine ouverture D

Fonctionnement lorsque le boisseau est ouvert complètement (pleins gaz). Ce fonctionnement est influencé par le gicleur principal et l'aiguille. Si l'isolant d'une bougie neuve est très clair ou blanc après que le moteur a fonctionné quelques instants à plein régime, ou si le moteur cliquette, il faut monter un gicleur principal plus gros. Si l'isolant est marron foncé ou couvert de suie, il faut mettre un gicleur plus petit.

Réglage du carburateur

Principe concernant le réglage de base du carburateur

Le réglage de base du carburateur correspond à une altitude d'environ 500 m au-dessus du niveau de la mer et à une température de l'air d'environ 20° C. Il a été réalisé pour une utilisation principalement en tout-terrain et avec du supercarburant tel qu'on en trouve en Europe, c'est-à-dire d'un indice d'octane de 95/98. Proportions du mélange huile deux-temps / supercarburant: 1:40-1:60.

Généralités concernant les modifications de réglage

Le réglage de série sert toujours de référence. On suppose que le filtre à air est propre, que l'échappement et le carburateur sont en bon état. L'expérience montre qu'on peut se contenter de jouer sur le gicleur principal, le gicleur de ralenti et l'aiguille. Changer les autres éléments apporte peu.

RÈGLE GÉNÉRALE:

Température ou altitude élevée → il faut appauvrir le mélange air/essence

Température basse ou altitude peu élevée → il faut enrichir le mélange air/essence

⚠ ATTENTION ⚠

- N'employer que du supercarburant d'un indice d'octane de 95/98 mélangé à une huile 2-temps de qualité. Ne pas employer de carburant contenant du méthanol, de l'alcool ou des additifs à base d'alcool. Un tel carburant peut endommager le moteur et amène l'extinction de la garantie.
- Employer uniquement de l'huile 2-temps de qualité produite par une grande marque.
- Un manque d'huile provoque une usure prématurée dú moteur. Trop d'huile provoque un dégagement de fumée et l'encrassement de la bougie. Trop d'huile entraîne de la fumée, un dépôt de suie sur la bougie et cela fait baisser le degré d'octane.
- Lorsqu'on appauvrit le mélange, il faut procéder avec précaution et descendre dans les gicleurs point par point, afin d'éviter que le moteur chauffe et serre.

NOTA BENE: Si, malgré le réglage effectué, le moteur ne tourne pas correctement, il faut rechercher la cause au niveau de la mécanique et vérifier l'allumage.

Usure du carburateur

Le boisseau, l'aiguille, le pointeau et le puits d'aiguille sont soumis à une usure intense en raison des vibrations du moteur. Cette usure produit un dysfonctionnement (par exemple un mélange trop riche). C'est pourquoi il faut changer ces pièces au bout de 100 heures d'utilisation. Le corps du carburateur, le porte-gicleur et le guide du boisseau doivent être changés toutes les 200 heures.

AIGUILLE TYPE	INCIDENCE PLUS RICHE PLUS PAUVRE
NOZE	
NOZF	
NOZG	
NOZH	
NOZI	

Explication du tableau - Exemple

Pour une position du boisseau située entre "ferme" et "ouvert de 1/4", l' aiguille NOZI donne en mélange plus pauvre de 2 points par rapport à l'aiguille NOZG. Pour les autres positions d'ouverture, il n'y a pas de differénce.

! ATTENTION !

Faire attention aux caractéristiques de l'aiguille quand on change celle-ci. Le tableau de réglage du carburateur indique quels gicleurs employer sur les différents modèles.

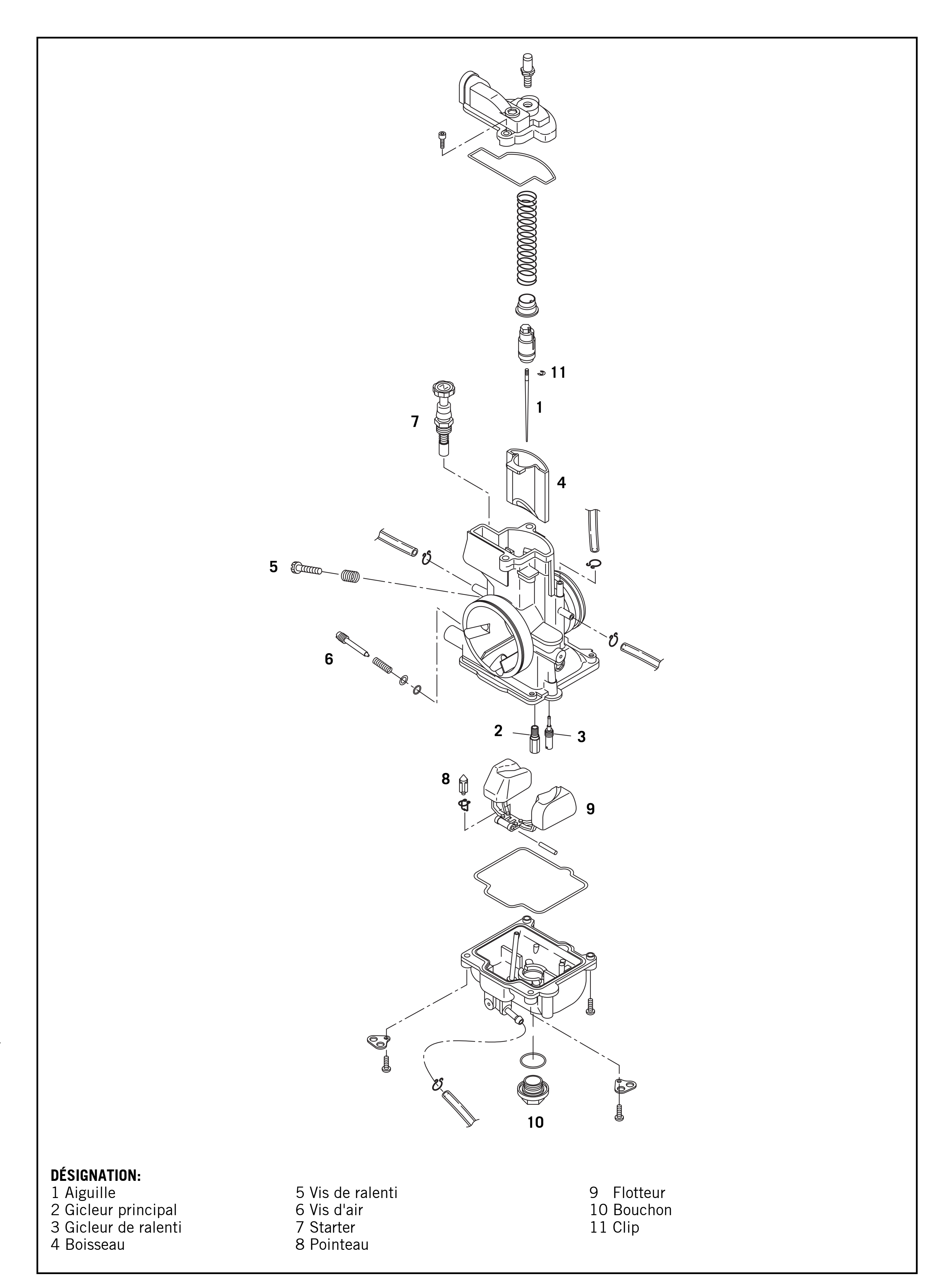
AIGUILLE TYPE	INCIDENCE PLUS RICHE PLUS PAUVRE
N8RF	
N8RG	
N8RH	
N8RW	
N8RJ	

AIGUILLE TYPE	INCIDENCE PLUS RICHE PLUS PAUVRE
N1EE	
N1EF	
N1EG	
N1EH	
N1EI	

AIGUILLE TYPE	INCIDENCE PLUS RICHE PLUS PAUVRE
N3EG	
N3EH	
N3EW	

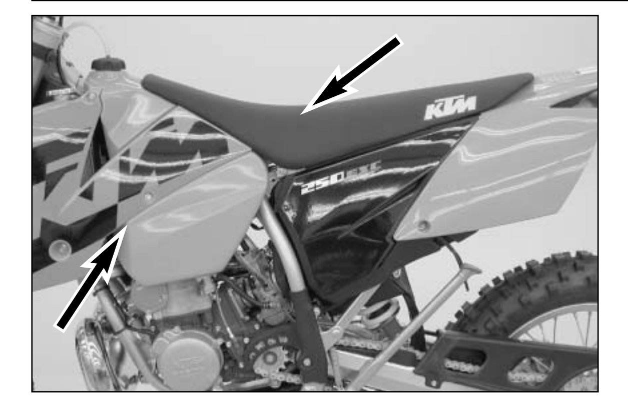
AIGUILLE TYPE	INCIDENCE PLUS RICHE PLUS PAUVRE
N2ZH	
N2ZW	
N2ZJ	

CARBURATEUR KEIHIN PWK 36S AG, PWK 38S AG



DÉSIGNATION:

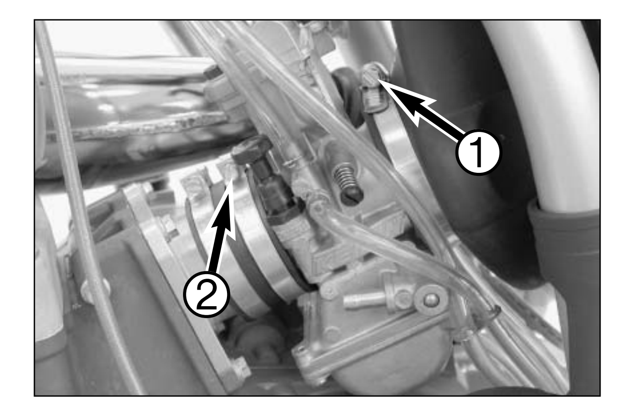
1 Aiguille
2 Gicleur principal
3 Gicleur de ralenti
4 Boisseau
5 Vis de ralenti
6 Vis d'air
7 Starter
8 Pointeau
9 Flotteur
10 Bouchon
11 Clip



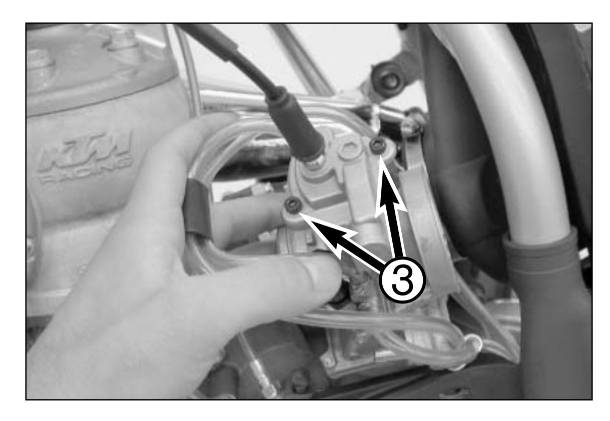
Dépose et pose du carburateur

NOTA BENE: Il faut nettoyer à fond la machine avant de travailler sur le carburateur.

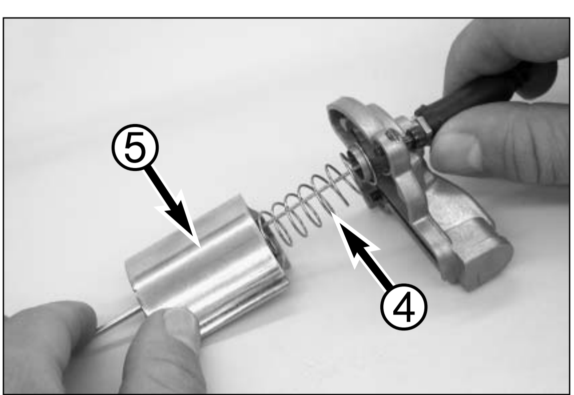
– Déposer la selle et le réservoir avec les déflecteurs.



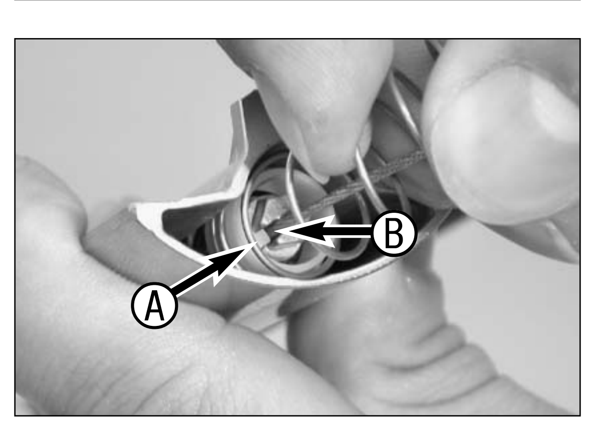
– Desserrer les 2 colliers ❶ et ❷ et sortir le carburateur des pipes.



– Enlever les deux vis ❸ et retirer le chapeau du carburateur avec le boisseau.



– Comprimer le ressort ❹ et décrocher du boisseau ❺ le câble de gaz.

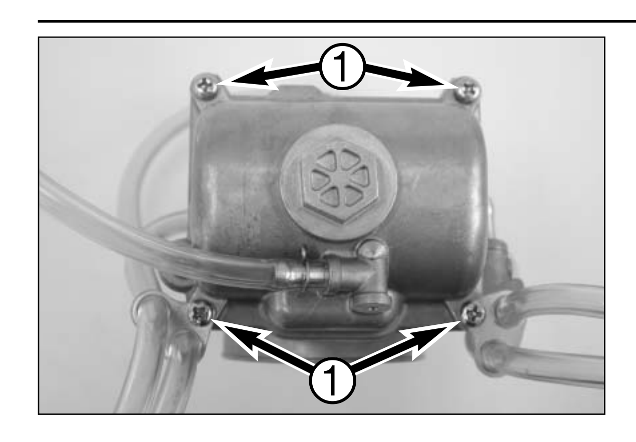


– Lors du remontage il faut faire attention à ce que le doigt Ⓐ sur la coupelle pour le ressort prenne sa place dans la gorge Ⓑ de l'embout.

– A la pose, enfiler le carburateur dans les manchons et fixer avec deux colliers. Veillez à ce que le carburateur soit bien vertical et ne touche pas le carter.

– Poser le réservoir et la selle.
– Mettre les tuyaux de mise à l'air du carburateur dans la bonne position.

– Faire démarrer le moteur et vérifier que le carburateur fonctionne bien. Tourner le guidon à fond à gauche et à droite ; le régime moteur ne doit alors pas augmenter. Si ce n'est pas le cas, il faut vérifier comment le câble de gaz a été passé.

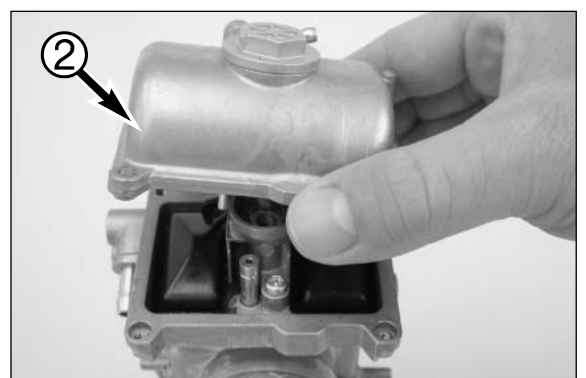


Démontage du carburateur

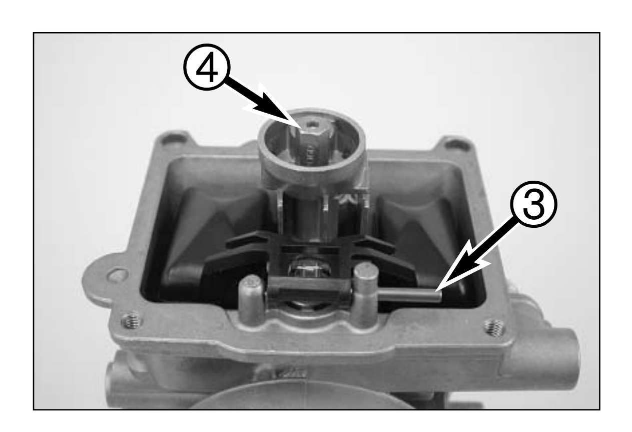
NOTA BENE: Avant de commencer à démonter le carburateur il faut s'assurer que le plan de travail est propre. De plus il doit être suffisamment vaste pour permettre de disposer toutes les pièces que l'on démonte.

– Déposer la selle et le réservoir avec les déflecteurs.

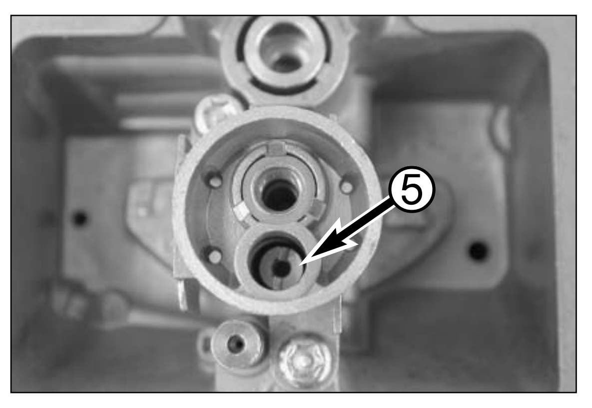
– Enlever les 4 vis ❶ de la cuve et déposer tous les tuyaux de mise à l'air.



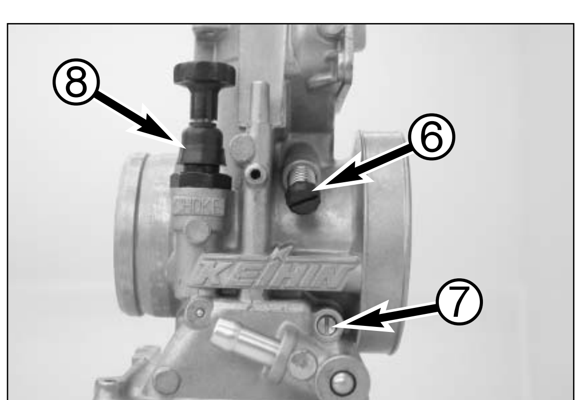
– Déposer la cuve ❷.



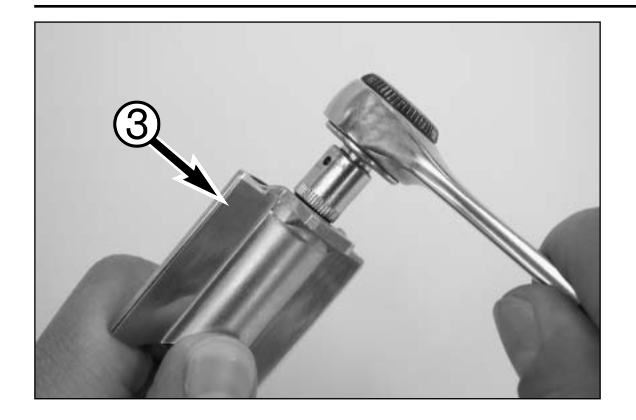
– Sortir l'axe du flotteur ❸ et déposer le flotteur et le pointeau.
– Retirer le gicleur principal ❹.



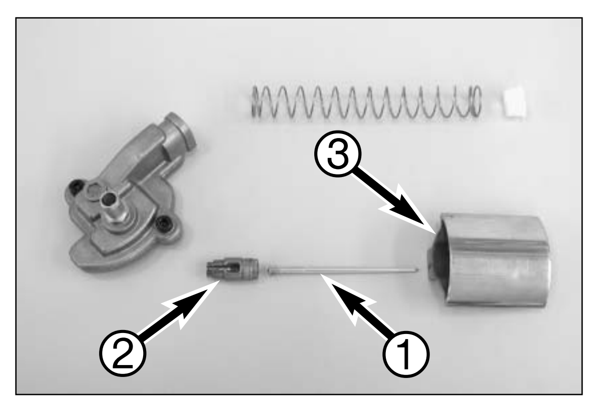
– Enlever le gicleur de ralenti ❺.



– Enlever la vis de ralenti ❻ avec son ressort.
– Visser la vis de richesse ❼ jusqu'en butée et noter le nombre de tours que l'on a ainsi vissé.
– Dévisser la vis de richesse et la retirer ainsi que le ressort, la rondelle et le joint torique.
– Dévisser le piston de starter ❽.



– Pour pouvoir retirer l'aiguille ❶ il faut retirer l'embout ❷ se trouvant dans le boisseau ❸.



Contrôle de l'aiguille et du boisseau

Aiguille:
Ne doit être ni usée ni tordue.

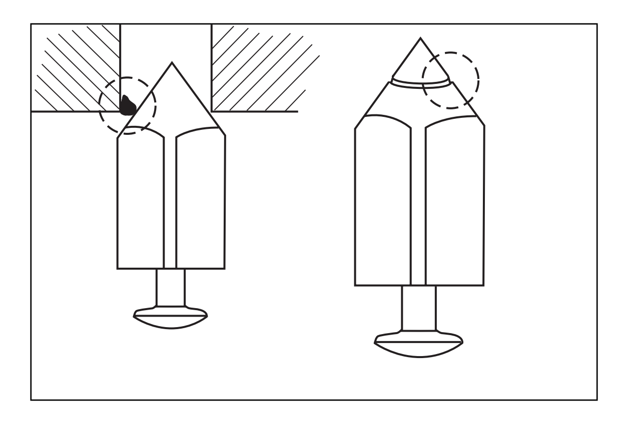
Boisseau:
Ne doit être ni usé ni abîmé.

NOTA BENE: En raison des vibrations du moteur le boisseau, l'aiguille, le pointeau et le puits d'aiguille sont soumis à une usure importante. Le boisseau, l'aiguille et le puits d'aiguille connaissent une usure importante en raison des vibrations du moteur. Cette usure produit un dysfonctionnement (par exemple un mélange trop riche). C'est pourquoi il faut changer ces pièces au bout de 100 heures d'utilisation. Le corps du carburateur, le porte-gicleur et le guide du boisseau doivent être changés toutes les 200 heures.



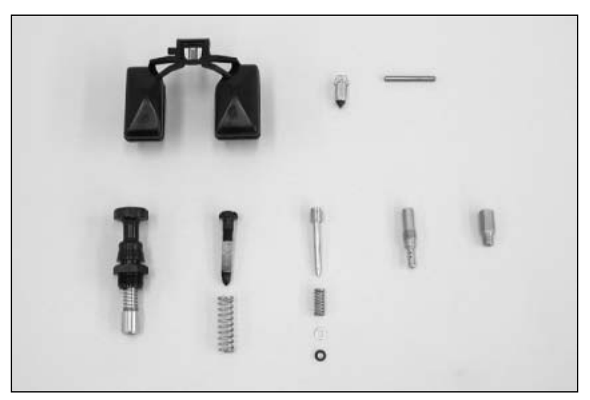
Contrôle du piston de starter

Le piston de starter ne doit pas coincer.
Le piston ❹ ne doit présenter ni rayures ni dépôts.



Contrôle du pointeau

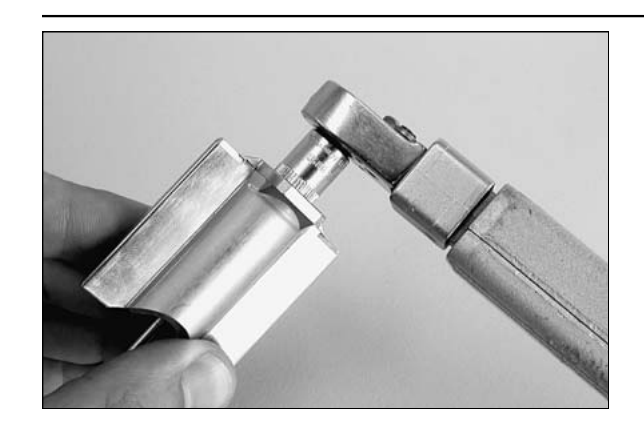
Vérifier que le pointeau n'est pas marqué.
Il ne doit pas y avoir de saleté entre le pointeau et son siège.



Contrôle des gicleurs et des joints

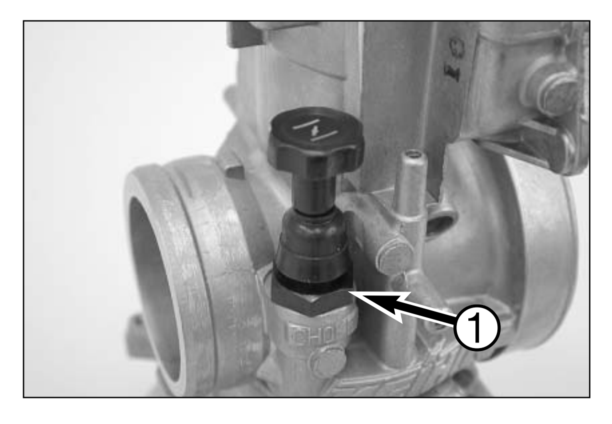
– Nettoyer tous les gicleurs et buses et toutes les pièces à fond et les souffler à l'air comprimé.
– Nettoyer le corps du carburateur et souffler dans tous les passages à l'air comprimé.

– Vérifier l'état de tous les joints et les remplacer si nécessaire.

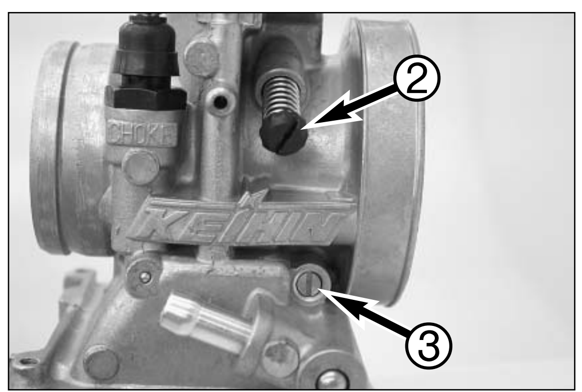


Assemblage du carburateur

– Enfiler dans le boisseau l'aiguille avec le clip, visser la tête et la serrer à 4 Nm.



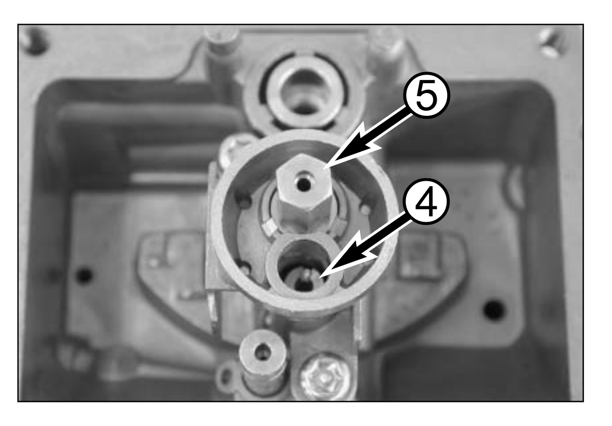
– Mettre le piston du starter ❶ et l'actionner plusieurs fois pour vérifier qu'il ne coince pas. Vérifier de plus s'il prend bien dans le cran.



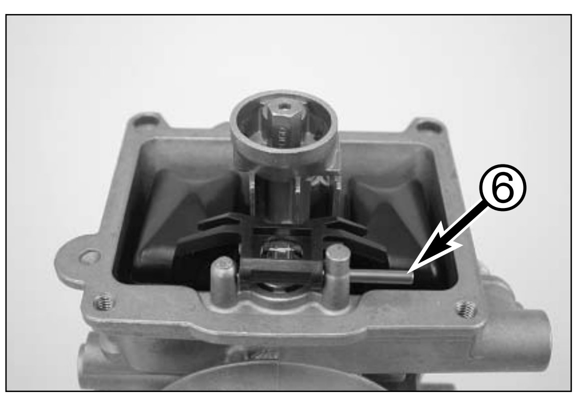
– Monter la vis de ralenti ❷ avec son ressort.

– Enfiler sur la vis de richesse ❸ le ressort, la rondelle et le joint torique puis visser la vis de richesse en place jusqu'en butée.
– Desserrer alors la vis de richesse du nombre de tours que l'on a noté au démontage.

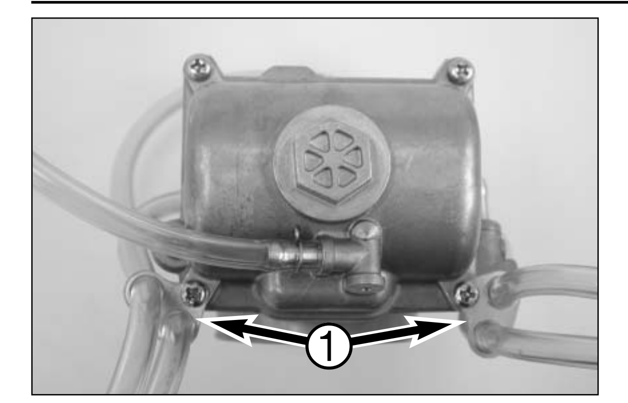
NOTA BENE: Pour le réglage de base du carburateur, voir „Caractéristiques techniques“.



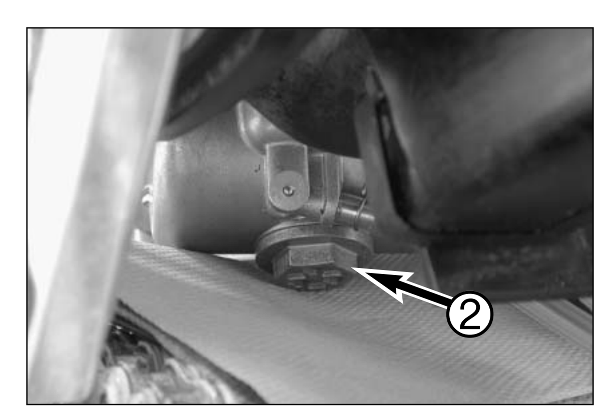
– Mettre le gicleur de ralenti ❹ et le gicleur principal ❺.



– Mettre en place le flotteur et le pointeau et monter l'axe de flotteur ❻.
– Vérifier le niveau de cuve.

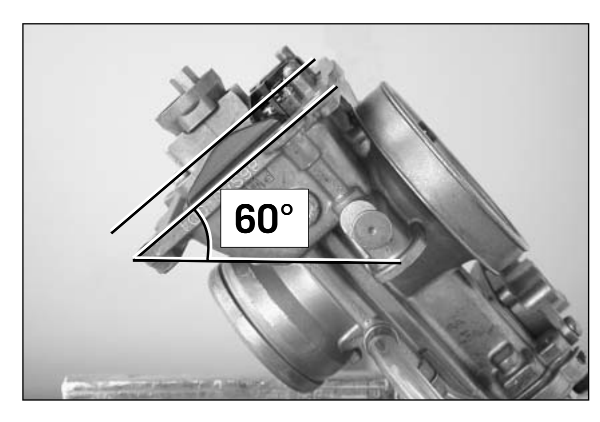


– Mettre tous les tuyaux de mise à l'air et positionner les pattes ❼.
– Monter la cuve avec les pattes.



Vidange de la cuve de carburateur

– Fermer le robinet d'essence et mettre un chiffon sous le carburateur pour absorber l'essence qui va couler.
– Retirer le bouchon ❶, laisser l'essence s'écouler et nettoyer le bouchon à l'air comprimé.
– Puis monter le bouchon avec son joint. Le serrer à 4 Nm. Ouvrir le robinet d'essence et vérifier l'étanchéité de la cuve.



Contrôle du niveau de cuve

– Mettre le carburateur Keihin en biais (environ 60°) de manière a ce que le ressort du pointeau ne soit pas écrasé.
– Dans cette position le bord du flotteur doit être parallèle au plan de joint de la cuve (Cf. Illustration).

RECHERCHE DE PANNES 9

SOMMAIRE

RECHERCHE DE PANNES

Si les révisions préconisées pour votre machine sont effectuées régulièrement, aucune panne ne doit se produire. Si toutefois un problème devait surgir, il est conseillé d'en chercher l'origine en s'aidant du tableau ci-après.

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur ne démarre pas	Erreur du pilote	Ouvrir le robinet d'essence, mettre le contact, mettre du carburant, Position du starter à tres chaud
	Durite bouchée	Fermer le robinet, débrancher la durite au niveau du carburateur, la mettre au-dessus d'un récipient et ouvrir le robinet. – si l'essence coule, il faut nettoyer le carburateur – si l'essence ne coule pas, vérifier la mise à l'air du éservoir et éventuellement nettoyer le robinet
	L'écartement des électrodes est trop important	Réduire l'écartement (0,60 mm)
	La bougie est grasse, encrassée, mouillée ou perlée	Nettoyer ou remplacer la bougie
	Le fil de bougie ou le capuchon est abîmé	Démonter la bougie, remettre le fil, tenir la bougie à la masse sur le moteur et actionner le kick. Il doit y une belle étincelle. – si elle ne jaillit pas, débrancher le capuchon et mettre le bout du fil à environ 5 mm de la masse. – si l'étincelle jaillit, c'est le capuchon qu'il fautchanger. – sinon, vérifier l'allumage.
	Le fil de masse est abîmé, le bouton de masse	Débrancher le fil jaune-noir au niveau de la bobine et vérifier l'étincelle. Si elle est bonne, réparer le fil, le contacteur ou le bouton de masse.
	Les raccords électriques tiennent mal	Vérifier les raccords
	L'étincelle est trop faible	Vérifier l'allumage
	Il y a de l'eau dans le carburateur ou les gicleurs sont bouchés	Démonter le carburateur pour le nettoyer
Le moteur n'a pas de ralenti	Mauvais réglage de la vis de ralenti	Régler la vis, éventuellement la remplacer
	L'allumage est endommagé	Vérifier l'allumage
	Usure du moteur	Refaire le moteur
Le moteur n'a pas assez de puissance	La fibre de verre n 'est pas assez tassée dans les pots d'échappement	Remplacer la fibre de verre
	Le filtre à air est mal mis	Nettoyer ou remplacer la cartouche
	Le clapet à l'échappement est déréglé	Vérifier le clapet, la tige et la commande centrifuge
	L'arrivée d'essence est en partie bouchée, le carburateur marche mal	Souffler dans la durite et nettoyer le carburateur
	Perte de compression en raison d'une bougie mal serrée	Serrer la bougie
	L'échappement est enfoncé ou défectueux	Vérifier l'échappement, le changer si nécessaire
	Le moteur a trop peu d'avance à l'allumage	Vérifier l'allumage, le régler

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur n'a pas assez de puissance	Les languettes du clapet n'ont plus d'élasticité ou sont abîmées; l'étanchéité du clapet ne se fait plus	Remplacer les languettes ou le clapet
	Usure du moteur	Refaire le moteur
	Avance électronique défectueuse	Faire vérifier l'allumage
Le moteur ne monte pas en régime et prend un rythme de quatre-temps	Le carburateur déborde parce que le niveau est réglé trop haut ou que le pointeau est encrassé ou usé	Nettoyer le carburateur, remplacer éventuellement le pointeau et régler le niveau
	Les gicleurs se dévissent	Resserrer les gicleurs
Le moteur a des ratés à haut régime	La bougie n'a pas le bon indice thermique ou est de mauvaise qualité	Employer une bougie selon les "Caractéristiques techniques"
	Mauvais capuchon de bougie ou capuchon défectueux	Vérifier le capuchon ou le remplacer (cf. Réglage de l'allumage)
	Les raccords électriques de l'allumage tiennent mal ou sont oxydés	Vérifier les raccords, assurer l'étanchéité avec du silicone
Il y a des retours au carburateur	Manque de carburant	Nettoyer la durite, le carburateur et vérfier la mise à l'air du réservoir
	La bouqie n'a pas la bonne valeur thermique	Monter la bonne bougie (cf . "Caractéristiques techniques")
	Le moteur a une prise d'air	Serrer les fixations du cylindre et du carburateur. Vérifier si la pipe d'admission n 'est pas fêlée.
Le moteur chauffe de trop	Pas assez de liquide de refroidissement	Rajouter du liquide et purger le circuit
	Circuit de refroidissement mal au pas purgé	Purger le circuit
	Les ailettes du radiateur sont encrassées	Nettoyer les ailettes au jet
	Formation de mousse dans le circuit de refroidissement	Changer le liquide contre un liquide antigel et anticorrosif de marque
	Croc dans une durite d'eau	Changer la position
	Mauvais point d'allumage car les fixations du stator ou du socle se sont desserrées	Régler le point d'allumage et freiner les vis à la Loctite 243
	Valeur „X“ non respectée	Corriger la valeur „X“
Fumée blanche (vapeur d'eau à l'échappement)	Défaut d'étanchéité de la culasse ou joint torique défectueux	Eprouver la culasse: changer le joint torique
l'huile de boîte sort par le tuyau de mise à l'air	Il y a trop d'huile dans la boîte	Il faut rectifier le niveau
	Joint spi de la pompe à eau ou joint spi droit de l'embiellage défectueux	Changer le joint spi, vidanger l'huile, vérifier le liquide de refroidissement
	Joints au silicone des axes de commande ou de la valve à l'échappement défecteux	Changer les joints.
Toutes les ampoules grillent	Régulateur défectueux	Faire vérifier le régulateur

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES 10

SOMMAIRE

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES 10

SOMMAIRE

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 2004

MOTEUR	250 SX/SXS	250 EXC	300 MXC/EXC
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec KTM Twin Valve Control valve à l'echappement et KTM Torque Chamber		
Cylindrée	249 cm^3	249 cm^3	293,15 cm^3
Alésage/Course	66,4 / 72 mm	66,4 / 72 mm	72 / 72 mm
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 (SXS- 98) d'indice d'octane avec huile de 2-temps		
Mélange	1:40 - 1:60 (SXS- 1:40) si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T), En cas de doute contacter notre importateur.		
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux		
Tête de bielle	roulement à aiguilles		
Pied de bielle	roulement à aiguilles		
Piston	piston moulé		
Segment	1 segments de compression	2 segments de compression	2 segments de compression
Valeur „X“ (bord supérieur piston - bord supérieur cylindre)	0 + 0,1 mm		
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh		
Bougie	NGK BR8 ECM	NGK BR7 ES	NGK BR 7 ES
Ecartement des électrodes	0,60 mm		
Valeur „Z“ (hauteur de la valve a l'échappement)	48,5 - 0,2 mm		
TVC début d'action	5200/min		
TVC fin d'action	7000/min (ressort auxiliaire rouge), 7500/min (ressort auxiliaire jaune)		
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72		
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex Kupplungs- Fluid 75)		
Boîte	à crabots, 5 rapports		
Rapports de boîte	250 SX/SXS	250/300 EXC	300 MXC
1 ére	14 : 28	14 : 30	14 : 28
2 éme	16 : 26	17 : 26	16 : 26
3 éme	18 : 24	19 : 23	18 : 24
4 éme	21 : 24	20 : 20	21 : 24
5 éme	22 : 21	29 : 23	22 : 21
Huile de boîte	0,7 l litre d'huile moteur (Motorex Top Speed 15W50)		
Pignons livrables	13 / 14 / 15 pour chaîne 5/8 x 1/4"		
Liquide de refroidissiment	1,2 litres; 50% d'antigel et 50% d'eau distillée; minimum - 25° C		
Allumage	KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-3	KOKUSAN 2K-3
Générateur	non générateur	12V / 110 W	12V / 110 W
Allumage USA	KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-2	KOKUSAN 2K-2
Générateur	non générateur	12V / 40 W	12V / 40 W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau		
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe		

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR

	250SX/SXS	250 EXC USA 300 MXC, EXC USA	250/300 EXC-EU 250/300 EXC-AUS
Carburateur type	Keihin PWK 38 S AG	Keihin PWK 36 S AG	Keihin PWK 36 S AG
Numero de régulage	180303	191102	171102
Cicleur principal	165 (162,168)	160 (162)	160 (162)
Cicleur de ralenti	40 (38)	35	35
Cicleur de starter	85	85	85
Aiguille	NOZG (NOZH/NOZF)	N3EH (N3EW)	N3CJ (N3EW/N3EH)
Position de l'aiguille	IV	III	I
Boisseau	6,5	7	7
Vis d'air dévissée de	1	1	3,5
Étraglement	-	-	38 mm
Cicleur de Power Jet	-	-	-

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 2004

PARTIE-CYCLE	250 SX/SXS	300 MXC	250/300 EXC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène		
Fourche	Fourche télescopique WP Up Side Down 48 MA		
Débattement avant/arrière	300/335 mm		
Suspension arrière	Amortisseur central WP PDS 5018 (Progressive Damping System)		
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante		
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante		
Disques de frein	usure max. 0,40 mm		
Pneu avant	80/100 - 21“51M, M59	–	90/90 - 21“ MT 83
Pneu avant USA	–	80/100 - 21“51M, M59	80/100 - 21“ 51M, M59
Pression tout -terrain	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pression route en solo	–	1,5 bar	1,5 bar
Pneu arrière	110/90 - 19“ 62M, M70	–	140/80 - 18“ MT 83
Pneu arrière USA	–	110/100 - 64M, M402	110/100 - 18“ 64M, M402
Pression tout -terrain	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pression route en solo	–	2,0 bar	2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	11 litre (Réserve 1,7 litre)	9 (Réserve 1,3 litre) ou 11 litre
Démultiplication secondaire	13:50	–	13:42, 13:50
Démultiplication secondaire USA		13:50	13:50
Chaîne	5/8 x 1/4 "		
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 50, 52		
Ampoules	Phare	HS1 12V 35/35W	
	Veilleuse	12V 5W (douille W2, 1x9,5d)	
	Feu Stop - lanterne	12V 21/5W (douille BaY15d)	
	Clignoteur	12V 10W (douille Ba15s)	
	De plaque dímmatriculation	12V 1,2W (douille 1x4,6d)	
Angle de la colonne de direction	63°		
Empattement	1475 ± 10 mm		
Hauteur de selle à vide	925 mm		
Garde au sol à vide	385 mm		

RÉGLAGES DE BASE - FOURCHE

	250 SX	250 SXS	250/300 MXC,EXC
	WP 4860 MXMA 14.18.Y7.45	WP 4860 MXMA 14.18.Y7.61	WP 4860 MXMA 14.18.Y7.46
Amortissement à la compress	18	18	20
Amortissement à la détente	18	20	20
Ressort	4,4 N/mm	4,4 N/mm	4,0 N/mm
Précontrainte du ressort	6	513mm (Total length with spacers)	5
Longueur de la chambre d'air	90 mm	90 mm	120 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5	SAE 5

RÉGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

	250 SX	250 SXS	250/300 MXC,EXC
	WP 5018 PDS-DCC 12.18.Y7.69	WP 5018 PDS-BAVP 12.18.Y7.79	WP 5018 PDS-MCC 12.18.Y7.70
Amortissement à la compress.	12 LS (low speed) 2 HS (high speed)	15 LS (low speed) 2 HS (high speed)	19 -
Amortissement à la détente	26	24	24
Ressort	84/250	84/240	88/250
Précontrainte du ressort	5 mm	6 mm	5 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 2005

MOTEUR	250 SX/SXS		250 EXC/EXC SIX DAYS	300 MXC/EXC/EXC SIX DAYS
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec KTM Twin Valve Control valve à l'echappement et KTM Torque Chamber			
Cylindrée	249 cm^3		249 cm^3	293,15 cm^3
Alésage/Course	66,4 / 72 mm		66,4 / 72 mm	72 / 72 mm
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 (SXS- 98) d'indice d'octane avec huile de 2-temps			
Mélange	1:40 - 1:60 si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T), En cas de doute contacter notre importateur.			
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux			
Tête de bielle	roulement à aiguilles			
Pied de bielle	roulement à aiguilles			
Piston	piston moulé			
Segment	2 segments de compression			
Valeur „X" (bord supérieur piston - bord supérieur cylindre)	0 + 0,1 mm			
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh			
Bougie	NGK BR8 ECM		NGK BR7 ES	NGK BR 7 ES
Ecartement des électrodes	0,60 mm			
Valeur „Z" (hauteur de la valve a l'échappement)	48,5 - 0,2 mm			
TVC début d'action	5200/min			
TVC fin d'action	7000/min (ressort auxiliaire rouge), 7500/min (ressort auxiliaire jaune), 7900/min (ressort auxiliaire verte)			
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72			
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex Kupplungs- Fluid 75)			
Boîte	à crabots, 5 rapports			
Rapports de boîte	250 SX	250 SXS	250/300 EXC/EXC SIX DAYS	300 MXC
1 ére	14 : 28	14 : 28	14 : 30	14 : 28
2 éme	16 : 26	15 : 24	17 : 26	16 : 26
3 éme	18 : 24	18 : 24	19 : 23	18 : 24
4 éme	21 : 24	21 : 24	20 : 20	21 : 24
5 éme	22 : 21	22 : 21	29 : 23	22 : 21
Huile de boîte	0,7 l litre d'huile moteur (Motorex Top Speed 15W50)			
Pignons livrables	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"			
Liquide de refroidissiment	1,2 litres; 50% d'antigel et 50% d'eau distillée; minimum - 25° C			
Allumage	KOKUSAN 2K-1		KOKUSAN 2K-3	KOKUSAN 2K-3
Générateur	non générateur		12V / 110 W	12V / 110 W
Allumage USA	-		KOKUSAN 2K-2	KOKUSAN 2K-2
Générateur	-		12V / 40 W	12V / 40 W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau			
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe			

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR			
	250 SX / SXS	250 EXC USA, 300 MXC/EXC USA 250 EXC SIX-DAYS, 300 EXC SIX-DAYS	250/300 EXC EU/AUS 6,6 KW 250/300 EXC EU/AUS 9,2 KW
Carburateur type	Keihin PWK 38 S AG	Keihin PWK 36 S AG	Keihin PWK 36 S AG
Référence du carburateur	TBC YMD	G01A0	3600A
Numero de régulage	–	191102	171102
Cicleur principal	168 (165,170)	160 (162)	160 (162)
Cicleur de ralenti	42 (40)	35	35
Cicleur de starter	85	85	85
Aiguille	NOZF (NOZG/NOZE)	N3EH (N3EW)	N3CJ (N3EW/N3EH)
Position de l'aiguille	IV	III	I
Boisseau	6.5	7	7
Vis d'air dévissée de	1	1	3,5
Étraglement	–	–	butée boisseau 38
Cicleur de Power Jet	–	–	–

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 2005

PARTIE-CYCLE	250 SX/SXS	300 MXC	250/300 EXC/SIX DAYS
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène		
Fourche	Fourche télescopique WP Up Side Down 48 MA		
Débattement avant/arrière	300/335 mm		
Suspension arrière	Amortisseur central WP PDS 5018 (Progressive Damping System)		
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante		
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante		
Disques de frein	usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arriere)		
Pneu avant	80/100 - 21“51M, M59	–	90/90 - 21“ MT 83
Pneu avant USA	–	80/100 - 21“51M, M59	80/100 - 21“ 51M, M59
Pression tout -terrain	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pression route en solo	–	1,5 bar	1,5 bar
Pneu arrière	110/90 - 19“ 62M, M70	–	140/80 - 18“ MT 83
Pneu arrière USA	–	110/100 - 64M, M402	110/100 - 18“ 64M, M402
Pression tout -terrain	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pression route en solo	–	2,0 bar	2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	10,5 litre (Réserve 1,7 litre)	8,5 (Réserve 1,3 litre) ou 10,5 litre
Démultiplication secondaire	13:48	–	13:40
Démultiplication secondaire USA	13:48	13:50	13:50
Chaîne	5/8 x 1/4 "		
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52		
Ampoules	Phare	12V 35/35W Bilux (douille Ba20d)	
	Veilleuse	12V 5W (douille W2,1x9,5d)	
	Feu Stop - lanterne	12V 21/5W (douille BaY15d)	
	Clignoteur	12V 10W (douille Ba15s)	
	De plaque dímmatriculation	12V 1,2W (douille W2,1x4,6d)	
Angle de la colonne de direction	63°		
Empattement	1475 ± 10 mm		
Hauteur de selle à vide	925 mm		
Garde au sol à vide	385 mm		

RÉGLAGES DE BASE – FOURCHE				
	250 SX	250 SXS	250/300 EXC/MXC	250/300 EXC SIX DAYS
	WP 4860 MXMA PA 14.18.7A.03	WP 4860 MXMA PA CC 14.18.7A.15	WP 4860 MXMA 14.18.7A.04	WP 4860 MXMA PA 14.18.7A.22
Amortissement à la compress	22	24	20	18
Amortissement à la détente	20	25	20	19
Ressort	4,4 N/mm	4,4 N/mm	4,0 N/mm	4,2 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	5,5 mm	5 mm	5 mm
Longueur de la chambre d'air	100 mm	-	110 mm	110 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5	SAE 5	SAE 5

RÉGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR				
	250 SX	250 SXS	250/300 EXC/MXC	250/300 EXC SIX DAYS
	WP 5018 PDS DCC 12.18.7A.03	WP 5018 PDS II DCC 12.18.7A.11	WP 5018 PDS MCC 12.18.7A.04	WP 5018 PDS DCC 12.18.7A.19
Amortissement à la compress	15 LS (low speed) 2 HS (high speed)	12 LS (low speed) 2 HS (high speed)	15 -	15 LS (low speed) 2 HS (high speed)
Amortissement à la détente	22	25	22	24
Ressort	76 N/mm linear	84/250	76 N/mm linear	84/250
Précontrainte du ressort	7 mm	5 mm	7 mm	6 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 250 2006

MOTEUR	250 SX / SXS / XC	250 EXC / EXC SIX DAYS / XC-W
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec KTM Twin Valve Control valve à l'echappement et KTM Torque Chamber	
Cylindrée	249 cm^3	249 cm^3
Alésage/Course	66,4 / 72 mm	66,4 / 72 mm
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 (SXS- 98) d'indice d'octane avec huile de 2-temps	
Mélange	1:60 si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T), En cas de doute contacter notre importateur.	
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux
Tête de bielle	roulement à aiguilles	roulement à aiguilles
Pied de bielle	roulement à aiguilles	roulement à aiguilles
Piston	piston moulé	piston moulé
Segment	2 segments de compression	2 segments de compression
Valeur „X" (bord supérieur piston - bord supérieur cylindre)	0,0 + 0,1 mm	0,0 + 0,1 mm
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh	1,9 mm avant pmh
Bougie	SX/SXS - NGK BR8 ECM XC - NGK BR7 ES	NGK BR7 ES
Ecartement des électrodes	0,60 mm	0,60 mm
Valeur „Z" (hauteur de la valve a l'échappement)	47,5 mm	47,5 mm
TVC début d'action	5500/min	5500/min
TVC fin d'action	7000/min (ressort auxiliaire rouge), 7500/min (ressort auxiliaire jaune), 7900/min (ressort auxiliaire verte)	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72	
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex Brake Fluid DOT 5.1)	
Boîte	à crabots, 5 rapports	à crabots, 5 rapports
Rapports de boîte		
1 ére	14 : 28	14 : 30
2 ére	15 : 24	17 : 26
3 ére	18 : 24	19 : 23
4 ére	21 : 24	20 : 20
5 ére	22 : 21	29 : 23
Huile de boîte	0,7 l litre d'huile moteur (Motorex Top Speed 15W50)	
Pignons livrables	13Z / 14Z für Kette 5/8 x 1/4"	13Z / 14Z für Kette 5/8 x 1/4"
Liquide de refroidissiment	1,2 litres; 50% d'antigel et 50% d'eau distillée; minimum - 25° C	
Allumage	SX - KOKUSAN 2K-1 XC / SXS - KOKUSAN 2K-2	EXC / EXC SIX DAYS - KOKUSAN 2K-3 XC-W - KOKUSAN 2K-2
Générateur	SX - non générateur XC / SXS - 12V / 40 W	EXC / EXC SIX DAYS - 12V / 110 W XC-W - 12V / 40 W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau	A boisseau, réglage voir tableau
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe	Cartouche en mousse imprègnèe

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 300 2006

MOTEUR	300 EXC / EXC SIX DAYS / XC-W	300 XC
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec KTM Twin Valve Control valve à l'echappement et KTM Torque Chamber	
Cylindrée	293,15 cm^3	293,15 cm^3
Alésage/Course	72 / 72 mm	72 / 72 mm
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 (SXS- 98) d'indice d'octane avec huile de 2-temps	
Mélange	1:60 si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T), En cas de doute contacter notre importateur.	
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux
Tête de bielle	roulement à aiguilles	roulement à aiguilles
Pied de bielle	roulement à aiguilles	roulement à aiguilles
Piston	piston moulé	piston moulé
Segment	2 segments de compression	2 segments de compression
Valeur „X" (bord supérieur piston - bord supérieur cylindre)	0,0 + 0,1 mm	0,0 + 0,1 mm
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh	1,9 mm avant pmh
Bougie	NGK BR7 ES	NGK BR7 ES
Ecartement des électrodes	0,60 mm	0,60 mm
Valeur „Z" (hauteur de la valve a l'échappement)	48,5 mm	48,5 mm
TVC début d'action	5200/min	5200/min
TVC fin d'action	7000/min (ressort auxiliaire rouge), 7500/min (ressort auxiliaire jaune), 7900/min (ressort auxiliaire verte)	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72	
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex Brake Fluid DOT 5.1)	
Boîte	à crabots, 5 rapports	à crabots, 5 rapports
Rapports de boîte		
1 ére	14 : 30	14 : 28
2 ére	17 : 26	15 : 24
3 ére	19 : 23	18 : 24
4 ére	20 : 20	21 : 24
5 ére	29 : 23	22 : 21
Huile de boîte	0,7 l litre d'huile moteur (Motorex Top Speed 15W50)	
Pignons livrables	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"
Liquide de refroidissiment	1,2 litres; 50% d'antigel et 50% d'eau distillée; minimum - 25° C	
Allumage	KOKUSAN 2K-3	KOKUSAN 2K-3
Générateur	12V / 110 W	12V / 110 W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau	A boisseau, réglage voir tableau
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe	Cartouche en mousse imprègnèe

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR				
	250 SX/SXS	250 XC/XC-W 300 XC/XC-W 250/300 EXC SIX DAYS		250 EXC EU/AUS 6,6 KW 300 EXC EU/AUS 9,2 KW
Carburateur type	Keihin PWK 36 S AG	Keihin PWK 36 S AG		Keihin PWK 36 S AG
Référence du carburateur	FK0100	FK0080		3600B
Cicleur principal	158 (155,160)	160 (162)		160 (162)
Cicleur de ralenti	42 (40)	35		35
Cicleur de starter	85	85		85
Aiguille	N1EF (N1EG/N1EE)	N8RF (N8RG)		N3CJ (N8RF/N8RG)
Position de l'aiguille	III	250 - IV	300 - III	I
Boisseau	6.5	7		7
Vis d'air dévissée de	1	1		3,5
Étraglement	–	–		butée boisseau 38

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE SX / SXS / EXC / EXC SIX DAYS 2006

PARTIE-CYCLE	250 SX / SXS	250/300 EXC / EXC SIX DAYS
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène	
Fourche	WP - Up Side Down 4860	
Déport de la fourche (chasse)	SX - réglable 18mm/20mm SXS - réglable 17,5mm/20,5mm	EXC - 20mm EXC SIX DAYS - réglable 18mm/20mm
Débattement avant/arrière	300/335 mm	
Suspension arrière	Amortisseur central WP PDS 5018 (Progressive Damping System)	
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante	
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante	
Disques de frein	usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arriere)	
Pneu avant Pression tout -terrain Pression route en solo	80/100-21“ Bridgestone M59 1,0 bar -	90/90-21“ Pirelli MT 83 1,0 bar 1,5 bar
Pneu arrière Pression tout -terrain Pression route en solo	110/90-19“ Bridgestone M70 1,0 bar -	140/80-18“ Pirelli MT 83 1,0 bar 2,0 bar
Réservoir	environ 7,5 litre	environ 8,5 litre ou environ 10 litre
Démultiplication secondaire	SX - 13:48 / SXS - 13:50	EXC - 13:40 (13:50) / EXC SIXS DAYS - 13:50
Chaîne	5/8 x 1/4 "	
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52	
Ampoules Phare Veilleuse Feu Stop - lanterne Clignoteur De plaque dímmatriculation	 - - - - -	 12V 35/35W (douille Ba20d) 12V 5W (douille W2,1x9,5d) 12V 21/5W (douille BaY15d) 12V 10W (douille Ba15s) 12V 1,2W (douille W2,1x4,6d)
Angle de la colonne de direction	63,5°	
Empattement	1475 ± 10 mm	
Hauteur de selle à vide	925 mm	
Garde au sol à vide	385 mm	
Poids sans carburant	97,7 kg	250 - 102,6 kg / 300 - 102,8 kg

RÉGLAGES DE BASE – FOURCHE				
	250 SX	250 SXS	250/300 EXC	250/300 EXC SIX DAYS
	WP 4860 MXMA PA 14.18.7B.03	WP 4860 MXMA PA CC 14.18.7B.15	WP 4860 MXMA 14.18.7B.04	WP 4860 MXMA PA 14.18.7B.28
Amortissement à la compress	18	22	20	20
Amortissement à la détente	20	24	21	20
Ressort	4,4 N/mm	4,4 N/mm	4,0 N/mm	4,2 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm	5 mm	3 mm
Longueur de la chambre d'air	100 mm	-	110 mm	110 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5	SAE 5	SAE 5

RÉGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR				
	250 SX	250 SXS	250/300 EXC	250/300 EXC SIX DAYS
	WP 5018 PDS DCC 12.18.7B.03	WP 5018 PDS II DCC 12.18.7B.11	WP 5018 PDS MCC 12.18.7B.04	WP 5018 PDS DCC 12.18.7B.25
Amortissement à la compress	15 LS (low speed) 2,5 HS (high speed)	12 LS (low speed) 2 HS (high speed)	15 -	15 LS (low speed) 1,5 HS (high speed)
Amortissement à la détente	22	25	22	22
Ressort	76 N/mm linear	84/250	76 N/mm linear	76/250
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm	5 mm	5 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE XC / XC-W 2006

PARTIE-CYCLE	250/300 XC-W	250/300 XC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène	
Fourche	WP - Up Side Down 4860	
Déport de la fourche (chasse)	20mm	réglable 18mm/20mm
Débattement avant/arrière	300/335 mm	
Suspension arrière	Amortisseur central WP PDS 5018 (Progressive Damping System)	
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante	
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante	
Disques de frein	usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arriere)	
Pneu avant Pression tout -terrain Pression route en solo	80/100-21“ Bridgestone M59 1,0 bar 1,5 bar	80/100-21“ Bridgestone M59 1,0 bar -
Pneu arrière Pression tout -terrain Pression route en solo	110/100-18" Bridgestone M402 1,0 bar 2 bar	110/100-18" Bridgestone M402 1,0 bar -
Réservoir	environ 11 litre	environ 11 litre
Démultiplication secondaire	13:50	13:50
Chaîne	5/8 x 1/4 "	
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52	
Ampoules Phare Veilleuse Feu Stop - lanterne Clignoteur De plaque dímmatriculation	Seulement pour l'Afrique du sud 12V 35/35W (douille Ba20d) 12V 5W (douillel W2,1x9,5d) 12V 21/5W (douille BaY15d) - 12V 1,2W (douille W2,1x4,6d)	 - - - - -
Angle de la colonne de direction	63,5°	
Empattement	1475 ± 10 mm	
Hauteur de selle à vide	925 mm	
Garde au sol à vide	385 mm	
Poids sans carburant	250 - 101,6 kg / 300 - 101,8 kg	100,6 kg

RÉGLAGES DE BASE – FOURCHE		
	250/300 XC-W	250/300 XC
	WP 4860 MXMA 14.18.7B.04	WP 4860 MXMA PA 14.18.7B.28
Amortissement à la compress	20	20
Amortissement à la détente	21	20
Ressort	4,0 N/mm	4,2 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	3 mm
Longueur de la chambre d'air	110 mm	110 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

RÉGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR		
	250/300 XC-W	250/300 XC
	WP 5018 PDS MCC 12.18.7B.04	WP 5018 PDS DCC 12.18.7B.25
Amortissement à la compress	15 -	15 LS (low speed) 1,5 HS (high speed)
Amortissement à la détente	22	22
Ressort	76 N/mm linear	76/250
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 250 SX 2007

MOTEUR	250 SX
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'echappement et valve d'admission
Cylindrée	249 cm^3
Alésage/Course	66,4 / 72 mm
Carburant	Super carburant sans plomb d'indice d'octane 95 mélange à l'huile 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T)
Mélange	1:60
	si on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex Cross Power 2T)
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux
Tête de bielle	roulement à aiguilles
Pied de bielle	roulement à aiguilles
Piston	piston moulé
Segment	2 segments de compression
Valeur „X"	0,0 + 0,1 mm
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh
Bougie	NGK BR8 ECM
Ecartement des électrodes	0,60 mm
Valeur „Z"	47,5 mm
Valve à l'echappement début d'action	5500/min
Valve à l'echappement fin d'action	7000/7500/7900/min (ressort auxiliaire rouge/jaune/verte)
Transmission primaire	Pignosà taille droite
Demultiplication primaire	26 : 72
Pignons livrables	13/14 pour chaine 5/8 x 1/4"
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique
	Motorex Brake Fluid DOT 5.1
Boîte	à crabots, 5 rapports
Rapports de boite	
1 ére	14 : 28
2 éme	15 : 24
3 éme	18 : 24
4 éme	21 : 24
5 éme	22 : 21
6 éme	
Huile de boîte	0,7 Liter Motorex Top Speed 4T 15W50
Pignons livrables	13Z / 14Z für Kette 5/8 x 1/4"
Liquide de refroidissement	1,2 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau distillée, au minimum -25 °C
Allumage	Stator 2K-1/Rotor 2K-2
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR	
	250 SX
Carburateur type	Keihin PWK 36 S AG
Référence du carburateur	FK0160
Cicleur principal	158 (155, 160)
Cicleur de ralenti	45 (42)
Cicleur de starter	85
Aiguille	N1EI (N1EH)
Position de l'aiguille	III
Boisseau	6,5
Vis d'air dévissée de	1

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 250 SX 2007

PARTIE-CYCLE	250 SX
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène
Fourche	WP – Up Side Down 4860 MXMA CC (Closed Cartridge Multi Adjuster)
Débattement avant/arrière	300/335 mm
Suspension arrière	WP PDS 5018 DCC B07 (Progressive Damping System)
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante
Disques de frein	usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arriere)
Pneu avant	Bridgestone M59 80/100-21"
Pression tout -terrain	1,0 bar
Pneu arrière	Bridgestone M70 110/90-19"
Pression tout -terrain	1,0 bar
Réservoir	7,5 Litre
Démultiplication secondaire	13:48
Chaîne	5/8 x 1/4 "
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52
Angle de la colonne de direction	63,5°
Empattement	1475 ± 10 mm
Hauteur de selle à vide	925 mm
Garde au sol à vide	385 mm
Poids sans carburant	95,4 kg

REGLAGES DE BASE – FOURCHE	
	250 SX
	WP 4860 MXMA WP 4860 MXMA CC
Amortissement à la compress	15
Amortissement à la détente	20
Ressort	432.455.00.044W
Qualité d'huile	SAE 5

REGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR	
	250 SX
	WP 5018 PDS DCC 12.18.7C.03
Amortissement à la compress	15 LS (low speed) 1 HS (high speed)
Amortissement à la détente	25
Ressort	63-250
Précontrainte du ressort	5 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 250/300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2007

MOTEUR	250 XC	250 XC-W/EXC SIX DAYS/EXC	300 XC	300 XC-W/EXC SIX DAYS/EXC
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec KTM Twin Valve Control valve à l'echappement et KTM Torque Chamber			
Cylindrée	249 cm^3		293,15 cm^3	
Alésage/Course	66,4 / 72 mm		72 / 72 mm	
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane avec huile de 2-temps (Motorex Cross power 2T)			
Mélange	1:40 - 1.60 si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T), En cas de doute contacter notre importateur.			
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux			
Tête de bielle	roulement à aiguilles			
Pied de bielle	roulement à aiguilles			
Piston	piston moulé			
Segment	2 segments de compression			
Valeur „X“	0 + 0,1 mm			
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh			
Bougie	NGK BR 7 ES			
Ecartement des électrodes	0,60 mm			
Valeur „Z“	47,5 mm		48,5 mm	
TVC début d'action	5500/min		5200/min	
TVC fin d'action	7000/min (ressort auxiliaire rouge), 7500/min (ressort auxiliaire jaune), 7900/min (ressort auxiliaire verte)			
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72			
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex liquide de frein DOT 5.1)			
Boîte	à crabots, 5 rapports			
Rapports de boîte				
1 ére	14 : 30	14 : 30	14 : 30	14 : 30
2 éme	16 : 26	17 : 26	16 : 26	17 : 26
3 éme	18 : 24	19 : 23	18 : 24	19 : 23
4 éme	21 : 24	20 : 20	21 : 24	20 : 20
5 éme	22 : 21	29 : 23	22 : 21	29 : 23
Huile de boîte	0,7 l litre d'huile moteur (Motorex Top Speed 15W50)			
Pignons livrables	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"			
Liquide de refroidissiment	1,2 litres, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25 °C			
Allumage Générateur	KOKUSAN 2K-3 (EXC/EXC Six Days) 12V / 110 W (EXC/EXC Six Days)		KOKUSAN 2K-3 (EXC/EXC Six Days) 12V / 110 W (EXC/EXC Six Days)	
Allumage Générateur	KOKUSAN 2K-2 (XC/XC-W) 12V 40 W (XC/XC-W)		KOKUSAN 2K-3 (XC/XC-W) 12V / 110 W (XC/XC-W)	
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau			
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnée			

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR			
	250 XC USA	**250+300 EXC EU 300 EXC-E EU 250+300 EXC AUS**	**250+300 XC-W USA, 300 XC USA 250+300 EXC Six Days EU 250+300 EXC ZA**
Carburateur type	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Référence du carburateur	FK0150	3600B	FK0140
Cicleur principal	168 (170)	160 (162,165)	162 (165)
Cicleur de ralenti	35	35	35
Cicleur de starter	85	85	85
Aiguille	N8RG (N8RH)	N3CJ (N8RH, N8RW)	N8RH (N8RW)
Position de l'aiguille	IV	I	IV
Boisseau	7	7	7
Vis d'air dévissée de	1	3,5	1
Étranglement	-	butée boisseau 38 mm	-

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 250/300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2007

PARTIE-CYCLE	250/300 XC/XC-W	250/300 EXC SIX DAYS	250/300 EXC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène		
Fourche	WP Suspension – 4860 MXMA (-PA; 250/300 XC/EXC SIX DAYS)		
Débattement avant/arrière	300/335 mm		
Suspension arrière	WP Suspension – 5018 PDS MCC		
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante		
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante		
Disques de frein	usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arriere)		
Pneu avant Pression tout -terrain Pression route en solo	80/100 - 21” 51M, M59 Bridgestone 1,0 bar	90/90 - 21” Pirelli MT 83 1,0 bar 1,5 bar	90/90 - 21” Pirelli MT 83 (80/100 - 21” 51M, M59 Bridgestone) 1,0 bar 1,5 bar
Pneu arrière Pression tout -terrain Pression route en solo	110/100 - 18” 64M,M402 Bridgestone 1,0 bar	140/80 - 18” Pirelli MT 83 1,0 bar 2,0 bar	140/80 - 18” Pirelli MT 83 (110/100 - 18” 51M, M59 Bridgestone) 1,0 bar 2,0 bar
Réservoir	250/300 EXC EU/EXC Six Days: 8,5 litre (Réserve 1,3 litre) 250/300 EXC AUS: 10 litre (Réserve 1,3 litre) 250/300 XC/XC-W: 11 litre (Réserve 1,7 litre)		
Démultiplication secondaire	13:50 14:50 (XC USA)	13:50	13:40 (13:50) 250/300EXC EU/AUS 13:50 250/300 EXC ZA
Chaîne	5/8 x 1/4 "		
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52		
Lampe		Phare 12V 35/35W Bilux (douille Ba20d) Veilleuse 12V 5W (douille W2, 1x9,5d) Feu Stop - lanterne 12V 21/5W (douille BaY15d) Clignoteur 12V 10W (douille Ba15s)	
Angle de la colonne de direction	63,5°		
Empattement	1475 ± 10 mm		
Hauteur de selle à vide	925 mm		
Garde au sol à vide	385 mm		
Poids sans carburant	99,6 kg (250 XC, EU) 99,4 kg (250 XC, USA) 101,6 kg (250 XC-W USA) 99,8 kg (300 XC, USA) 100,4 kg (300 XC-W, USA)	102,6 kg EXC Six Days EU	102,6 kg (250/300 EXC EU/AUS) 100,6 kg (250/300 EXC ZA)

REGLAGES DE BASE – FOURCHE 250/300 EXC/XC-W	
	WP 4860 MXMA
	14187C04
Amortissement à la compress	20
Amortissement à la détente	20
Ressort	4,2 N/mm
Longueur de la chambre d'air	110 mm
Qualité d'huile	SAE 5

REGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR 250/300 EXC/XC-W	
	WP 5018 PDS MCC
	12187C04
Amortissement à la compress	15
Amortissement à la détente	25
Ressort	76-250
Précontrainte du ressort	5 mm

REGLAGES DE BASE – FOURCHE 250/300 XC/EXC SIX DAYS	
	WP 4860 MXMA + PA
	14187C28
Amortissement à la compress	18
Amortissement à la détente	20
Ressort	4,4 N/mm
Preload Adjuster	2 tours
Longueur de la chambre d'air	110 mm
Qualité d'huile	SAE 5

REGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR 250/300 XC/EXC SIX DAYS	
	WP 5018 PDS DCC
	12187C28
Amortissement à la compress Low Speed	15
Amortissement à la compress High Speed	1,0 tours
Amortissement à la détente	24
Ressort	76-250
Précontrainte du ressort	5 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 250 SX 2008

MOTEUR	250 SX
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'echappement et valve d'admission
Cylindrée	249 cm^3
Alésage/Course	66,4 / 72 mm
Carburant	Super carburant sans plomb d'indice d'octane 95 mélange à l'huile 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T)
Mélange	1:60
	si on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex Cross Power 2T)
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux
Tête de bielle	roulement à aiguilles
Pied de bielle	roulement à aiguilles
Piston	aluminium moulé
Segment	2 segments de section carrée
Valeur „X"	0,0 + 0,1 mm
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh
Bougie	NGK BR8 ECM
Ecartement des électrodes	0,60 mm
Valeur „Z"	47,5 mm
Valve à l'echappement début d'action	5500/min
Valve à l'echappement fin d'action	7000/7500/7900/min (ressort auxiliaire rouge/jaune/verte)
Transmission primaire	Pignosà taille droite
Demultiplication primaire	26 : 72
Pignons livrables	13/14 pour chaine 5/8 x 1/4"
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique
	Motorex Brake Fluid DOT 5.1
Boîte	à crabots, 5 rapports
Rapports de boite	
1 ére	"1S14" 14 : 28 "1S28"
2 éme	"2S15" 15 : 24 "2S24"
3 éme	"3S18" 18 : 24 "3S24"
4 éme	"4S21" 21 : 24 "4S24"
5 éme	"5S22" 22 : 21 "5S21"
6 éme	
Huile de boîte	0,7 Liter Motorex Top Speed 4T 15W50
Pignons livrables	13 dents / 14 dents pour chaine 5/8 x 1/4"
Liquide de refroidissement	1,2 litres, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25 °C
Allumage	stator 2K-1 / rotor 2K-2
Carburateur	A boisseau Keihin PWK, réglage voir tableau
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR	
	250 SX
Carburateur type	Keihin PWK 36 S AG
Référence du carburateur	FK018
Cicleur principal	158 (155, 160)
Cicleur de ralenti	42 (40)
Cicleur de starter	85
Aiguille	N1EI (N1EH)
Position de l'aiguille	III
Boisseau	6,5
Vis d'air dévissée de	1

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 250 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2008

MOTEUR	250 XC	250 XC-W ZA 250 EXC 250 EXC SIX DAYS	250 XC-W USA
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec KTM Twin Valve Control valve à l'echappement et KTM Torque Chamber		
Cylindrée	249 cm^3		
Alésage/Course	66,4 / 72 mm		
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane avec huile de 2-temps (Motorex Cross power 2T)		
Mélange	1:60 si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T), En cas de doute contacter notre importateur.		
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux		
Tête de bielle	roulement à aiguilles		
Pied de bielle	roulement à aiguilles		
Piston	aluminium moulé		
Segment	2 segments de section carrée		
Valeur „X“	0 + 0,1 mm		
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh		
Bougie	NGK BR 7 ES		
Ecartement des électrodes	0,60 mm		
Valeur „Z“	47,5 mm		
TVC début d'action	5500/min		
TVC fin d'action	7300/min (ressort auxiliaire rouge), 7800/min (ressort auxiliaire jaune), 8300/min (ressort auxiliaire verte)		
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72		
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex liquide de frein DOT 5.1)		
Boîte	à crabots, 5 rapports		
Rapports de boîte			
1 ére	14 : 30	14 : 30	14 : 30
2 éme	16 : 26	17 : 26	17 : 26
3 éme	18 : 24	19 : 23	19 : 23
4 éme	21 : 24	20 : 20	20 : 20
5 éme	22 : 21	29 : 23	29 : 23
Huile de boîte	0,7 litre huile moteur 15W50 (Motorex Top Speed 4T 15W50)		
Pignons livrables	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"		
Liquide de refroidissiment	1,2 litres, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25 °C		
Allumage	KOKUSAN E		
Générateur	12V / 110 W		
Démarrage	kickstarter	kickstarter	kickstarter, electrique
Carburateur	A boisseau Keihin PWK 36, réglage voir tableau		
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe		

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR				
	250 XC	250 XC-W 250 EXC SIX DAYS	250 EXC AUS	250 EXC EU
Carburateur type	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Référence du carburateur	FK022	FK023	3600B	FK025
Cicleur principal	168 (170)	165 (162)	160 (162,165)	115 (162, 165)
Cicleur de ralenti	35	35	35	38x38 (35)
Cicleur de starter	85	85	85	50 (85)
Aiguille	N8RH (N8RG)	N8RW (N8RH, N8RJ)	N3CJ (N8RH, N8RJ, N8RW, N2ZJ, N2ZWG)	N84K (N8RH, N8RJ, N8RW, NOZG)
Position de l'aiguille	IV	IV	I	III (IV)
Boisseau	7	7	7	7
Vis d'air dévissée de	1 tour	1 tour	3,5 tours	1 tour
Étranglement	–	–	butée boisseau 38 mm	butée boisseau 36 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2008

MOTEUR	300 XC	300 XC-W 300 EXC-E 300 EXC-E SIX DAYS
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec KTM Twin Valve Control valve à l'echappement et KTM Torque Chamber	
Cylindrée	293 cm^3	
Alésage/Course	72 / 72 mm	
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane avec huile de 2-temps (Motorex Cross power 2T)	
Mélange	1:60 si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T), En cas de doute contacter notre importateur.	
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux	
Tête de bielle	roulement à aiguilles	
Pied de bielle	roulement à aiguilles	
Piston	aluminium moulé	
Segment	2 segments de section carrée	
Valeur „X“	0 + 0,1 mm	
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh	
Bougie	NGK BR 7 ES	
Ecartement des électrodes	0,60 mm	
Valeur „Z“	47,5 mm	
TVC début d'action	5500/min	
TVC fin d'action	7300/min (ressort auxiliaire rouge), 7800/min (ressort auxiliaire jaune), 8300/min (ressort auxiliaire verte)	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72	
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex liquide de frein DOT 5.1)	
Boîte	à crabots, 5 rapports	
Rapports de boîte 1 ére 2 éme 3 éme 4 éme 5 éme	 14 : 30 16 : 26 18 : 24 21 : 24 22 : 21	 14 : 30 17 : 26 19 : 23 20 : 20 29 : 23
Huile de boîte	0,7 litre huile moteur 15W50 (Motorex Top Speed 4T 15W50)	
Pignons livrables	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"	
Liquide de refroidissiment	1,2 litres, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25 °C	
Allumage	KOKUSAN E	
Générateur	12V / 110 W	
Démarrage	kickstarter	kickstarter, electrique
Carburateur	A boisseau Keihin PWK 36, réglage voir tableau	
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe	

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR			
	300 XC 300 XC-W 300 EXC-E SIX DAYS	300 EXC-E AUS	300 EXC-E EU
Carburateur type	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Référence du carburateur	FK024	3600B	FK026
Cicleur principal	165 (162)	160 (162,165)	115 (162, 165)
Cicleur de ralenti	35	35	38x38 (35)
Cicleur de starter	85	85	50 (85)
Aiguille	N2ZJ (N2ZW)	N3CJ (N8RH, N8RJ, N8RW, N2ZJ, N2ZWG)	N84K (N2ZJ, N2ZW, NOZG)
Position de l'aiguille	IV	I	III (IV)
Boisseau	7	7	7
Vis d'air dévissée de	1 tour	3,5 tours	1,75 (1) tours
Étranglement	-	butée boisseau 38 mm	butée boisseau 36 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 250 SX 2008

PARTIE-CYCLE	250 SX
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène
Fourche	WP – Up Side Down 4860 MXMA CC (Multi Adjuster Closed Cartridge)
Débattement avant/arrière	300/335 mm
Suspension arrière	WP PDS 5018 DCC (Progressive Damping System)
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante
Disques de frein	usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arriere)
Pneu avant	Bridgestone M59 80/100-21"
Pression tout -terrain	1,0 bar
Pneu arrière	Bridgestone M70 110/90-19"
Pression tout -terrain	1,0 bar
Réservoir	7,5 Litre
Démultiplication secondaire	13:48
Chaîne	5/8 x 1/4 "
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52
Angle de la colonne de direction	63,5°
Empattement	1475 ± 10 mm
Hauteur de selle à vide	985 mm
Garde au sol à vide	385 mm
Poids sans carburant	95,4 kg

REGLAGES DE BASE – FOURCHE	
	250 SX
	WP 4860 MXMA CC 14.18.7D.03
Amortissement à la compress	14 crans
Amortissement à la détente	21 crans
Ressort	432.485.00.044W
Qualité d'huile	SAE 5

REGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR	
	250 SX
	WP 5018 PDS DCC 12.18.7D.03
Amortissement à la compress Low speed High speed	15 LS (low speed) 14 crans 1 tour
Amortissement à la détente	23 crans
Ressort	66-250
Précontrainte du ressort	5 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 250/300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2008

PARTIE-CYCLE	250 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 300 XC/XC-W/EXC-E/EXC-E SIX DAYS	
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène	
Fourche 250/300 XC 250 XC-W/EXC/EXC Six Days 300 XC-W/EXC-E/EXC-E Six Days	 WP Suspension – 4860 MXMA CC (Closed Cartridge) WP Suspension – 4860 MXMA PA (Open Cartridge) WP Suspension – 4860 MXMA PA (Open Cartridge)	
Débattement avant/arrière	300/335 mm	
Suspension arrière	WP Suspension – 5018 PDS DCC	
Frein avant	disque (wave) Ø 260 mm percé, pince flottante	
Frein arrière	disque (wave) Ø 220 mm percé, pince flottante	
Disques de frein	usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arriere)	
Pneu avant * 250/300 XC/XC-W 250/300 EXC-E/EXC-E Six Days	 80/100-21 51M Bridgestone M59 90/90-21 54M Metzeler MCE 6 Days Extreme	
Pression tout -terrain Pression route en solo	1,0 bar 1,5 bar	
Pneu arrière * 250/300 XC/XC-W 250/300 EXC-E/EXC-E Six Days	 110/100-18 64M Bridgestone M402 140/80-18 70M Metzeler MCE 6 Days Extreme	
Pression tout - terrain Pression route en solo	1,0 bar 2,0 bar	
Réservoir 250/300 XC/XC-W 250/300 EXC/EXC-E EU 250/300 EXC/EXC-E AUS 250/300 EXC Six Days/EXC-E Six Days	 11 Liter, Réserve 2 litre 9,5 Liter, Réserve 2 litre 11 Liter, Réserve 2 litre 9,5 Liter, Réserve 2 litre	
Démultiplication secondaire 250/300 XC 250/300 XC-W/EXC-E Six Days 250/300 EXC/EXC-E	 14:50 13:50 13:40	
Chaîne	5/8 x 1/4 "	
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52	
Lampe	Phare Veilleuse Feu Stop - lanterne Clignoteur	12V 35/35W Bilux (douille Ba20d) 12V 5W (douille W2, 1x9,5d) LED 12V 10W (douille Ba15s)
Batterie (modèle à démarreur électrique)	12V 3Ah sans entretien	
Angle de la colonne de direction	63,5°	
Empattement	1475 ± 10 mm	
Hauteur de selle à vide	925 mm	
Garde au sol à vide	385 mm	
Poids sans carburant 250 EXC/EXC Six Days 250 XC 250 XC-W ZA 250 XC-W USA 300 EXC-E/EXC-E Six Days 300 XC 300 XC-W	 100,8 kg 97,6 kg 98,8 kg 101,6 kg 103,1 kg 98 kg 100,6 kg	

REGLAGES DE BASE – FOURCHE			
	250/300 XC-W/EXC/EXC-E	250/300 EXC-E/EXC-E SIX DAYS	250/300 XC
Type	WP 4860 MXMA PA 14.18.7D.04	WP 4860 MXMA PA 14.18.7D.34	WP 4860 MXMA CC 14.18.7D.28
Amortissement à la compress	22 crans	24 crans	20 crans
Amortissement à la détente	20 crans	22 crans	21 crans
Ressort	432.505.00.042W	432.505.00.044W	432.455.00.044W
Preload Adjuster	2 tours	2 tours	–
Longueur de la chambre d'air	110 mm	110 mm	–
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5	SAE 5

REGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR			
	250/300 XC-W/EXC/EXC-E	250/300 EXC-E/EXC-E SIX DAYS	250/300 XC
Type	WP 5018 PDS DCC 12.18.7D.04	WP 5018 PDS DCC 12.18.7D.34	WP 5018 PDS DCC 12.18.7D.28
Amortissement à la compress. Low speed High speed	 15 crans 1,5 tours	 15 crans 1,5 tours	 15 crans 1 tour
Amortissement à la détente	24 crans	22 crans	23 crans
Ressort	69-250	69-250	66-250
Précontrainte du ressort	7 mm	8 mm	5 mm
Enfoncement en statique	35 mm ± 2 mm	35 mm ± 2 mm	33 mm ± 2 mm
Enfoncement en charge	105 mm ± 5 mm	105 mm ± 5 mm	112 mm ± 5 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 250 SX 2009

MOTEUR	250 SX
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'echappement et valve d'admission
Cylindrée	249 cm^3
Alésage/Course	66,4 / 72 mm
Carburant	Super carburant sans plomb d'indice d'octane 95 mélange à l'huile 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T)
Mélange	1:60
	si on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex Cross Power 2T)
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux
Tête de bielle	roulement à aiguilles
Pied de bielle	roulement à aiguilles
Piston	aluminium moulé
Segment	2 segments de section carrée
Valeur „X“	0,0 + 0,1 mm
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh
Bougie	NGK BR8 ECM
Ecartement des électrodes	0,60 mm
Valeur „Z“	47,5 mm
Valve à l'echappement début d'action	5500/min
Valve à l'echappement fin d'action	7000/7500/7900/min (ressort auxiliaire rouge/jaune/verte)
Transmission primaire	Pignosà taille droite
Demultiplication primaire	26 : 72
Pignons livrables	13/14 pour chaine 5/8 x 1/4”
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique
	Motorex Brake Fluid DOT 5.1
Boîte	à crabots, 5 rapports
Rapports de boite	
1 ére	“1S14” 14 : 28 “1S28”
2 éme	“2S15” 15 : 24 “2S24”
3 éme	“3S18” 18 : 24 “3S24”
4 éme	“4S21” 21 : 24 “4S24”
5 éme	“5S22” 22 : 21 “5S21”
6 éme	
Huile de boîte	0,7 Liter Motorex Top Speed 4T 15W50
Pignons livrables	13 dents / 14 dents pour chaine 5/8 x 1/4"
Liquide de refroidissement	1,2 litres, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25 °C
Allumage	stator 2K-1 / rotor 2K-2
Carburateur	A boisseau Keihin PWK, réglage voir tableau
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR	
	250 SX
Carburateur type	Keihin PWK 36 S AG
Référence du carburateur	FK0180
Cicleur principal	158 (155, 160)
Cicleur de ralenti	42 (40)
Cicleur de starter	85
Aiguille	N1EI (N1EH)
Position de l'aiguille	III
Boisseau	6,5
Vis d'air dévissée de	1

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 250 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2009

MOTEUR	250 XC	250 EXC EU 250 EXC SIX DAYS	250 XC-W 250 EXC AUS
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec KTM Twin Valve Control valve à l'echappement et KTM Torque Chamber		
Cylindrée	249 cm^3		
Alésage/Course	66,4 / 72 mm		
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane avec huile de 2-temps (Motorex Cross power 2T)		
Mélange	1:60 si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T), En cas de doute contacter notre importateur.		
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux		
Tête de bielle	roulement à aiguilles		
Pied de bielle	roulement à aiguilles		
Piston	aluminium moulé		
Segment	2 segments de section carrée		
Valeur „X"	0 + 0,1 mm		
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh		
Bougie	NGK BR 7 ES		
Ecartement des électrodes	0,60 mm		
Valeur „Z"	47,5 mm		
TVC début d'action	5500/min		
TVC fin d'action	7300/min (ressort auxiliaire rouge), 7800/min (ressort auxiliaire jaune), 8300/min (ressort auxiliaire verte)		
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72		
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex liquide de frein DOT 5.1)		
Boîte	à crabots, 5 rapports		
Rapports de boîte			
1 ére	14 : 30	14 : 30	14 : 30
2 éme	16 : 26	17 : 26	17 : 26
3 éme	18 : 24	19 : 23	19 : 23
4 éme	21 : 24	20 : 20	20 : 20
5 éme	22 : 21	29 : 23	29 : 23
Huile de boîte	0,7 litre huile moteur 15W50 (Motorex Top Speed 4T 15W50)		
Pignons livrables	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"		
Liquide de refroidissiment	1,2 litres, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25 °C		
Allumage	KOKUSAN E		
Générateur	12V / 110 W		
Démarrage	kickstarter, electrique	kickstarter	kickstarter, electrique
Carburateur	A boisseau Keihin PWK 36, réglage voir tableau		
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe		

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR				
	250 XC	250 XC-W	250 EXC AUS	250 EXC EU 250 EXC SIX DAYS
Carburateur type	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Référence du carburateur	FK0220	FK0230	3600C	FK0251
Cicleur principal	168 (170)	165 (162)	160 (162,165)	115 (162, 165)
Cicleur de ralenti	35	35	35	38x38 (35)
Cicleur de starter	85	85	85	50 (85)
Aiguille	N8RH (N8RG)	N8RW (N8RH, N8RJ)	N3CJ (N8RH, N8RJ, N8RW, N2ZJ, N2ZW)	N84K (N8RH, N8RJ, N8RW)
Position de l'aiguille	4	4	1	3 (4)
Boisseau	7	7	7	7
Vis d'air dévissée de	1 tour	1 tour	3,5 tours	1,75 tours
Étranglement	–	–	butée boisseau 36 mm	butée boisseau 36 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2009

MOTEUR	300 XC	300 XC-W 300 EXC 300 EXC SIX DAYS
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec KTM Twin Valve Control valve à l'echappement et KTM Torque Chamber	
Cylindrée	293 cm^3	
Alésage/Course	72 / 72 mm	
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane avec huile de 2-temps (Motorex Cross power 2T)	
Mélange	1:60 si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T), En cas de doute contacter notre importateur.	
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux	
Tête de bielle	roulement à aiguilles	
Pied de bielle	roulement à aiguilles	
Piston	aluminium moulé	
Segment	2 segments de section carrée	
Valeur „X“	0 + 0,1 mm	
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh	
Bougie	NGK BR 7 ES	
Ecartement des électrodes	0,60 mm	
Valeur „Z“	47,5 mm	
TVC début d'action	5500/min	
TVC fin d'action	7300/min (ressort auxiliaire rouge), 7800/min (ressort auxiliaire jaune), 8300/min (ressort auxiliaire verte)	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72	
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex liquide de frein DOT 5.1)	
Boîte	à crabots, 5 rapports	
Rapports de boîte		
1 ére	14 : 30	14 : 30
2 éme	16 : 26	17 : 26
3 éme	18 : 24	19 : 23
4 éme	21 : 24	20 : 20
5 éme	22 : 21	29 : 23
Huile de boîte	0,7 litre huile moteur 15W50 (Motorex Top Speed 4T 15W50)	
Pignons livrables	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"	
Liquide de refroidissiment	1,2 litres, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25 °C	
Allumage	KOKUSAN E	
Générateur	12V / 110 W	
Démarrage	kickstarter, electrique	
Carburateur	A boisseau Keihin PWK 36, réglage voir tableau	
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnée	

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR			
	300 XC 300 XC-W	300 EXC AUS	300 EXC EU 300 EXC SIX DAYS
Carburateur type	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Référence du carburateur	FK0240	3600C	FK0261
Cicleur principal	165 (162)	160 (162,165)	115 (162, 165)
Cicleur de ralenti	35	35	38x38 (35)
Cicleur de starter	85	85	50 (85)
Aiguille	N2ZJ (N2ZW)	N3CJ (N8RH, N8RJ, N8RW, N2ZJ, N2ZW)	N84K (N2ZJ, N2ZW)
Position de l'aiguille	4	4	3 (4)
Boisseau	7	7	7
Vis d'air dévissée de	1 tour	3,5 tours	1,75 (1) tours
Étranglement	-	butée boisseau 36 mm	butée boisseau 36 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 250 SX 2009

PARTIE-CYCLE	250 SX
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène
Fourche	WP – Up Side Down 4860 MXMA CC (Multi Adjuster Closed Cartridge)
Débattement avant/arrière	300/335 mm
Suspension arrière	WP PDS 5018 DCC (Progressive Damping System)
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante
Disques de frein	usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arriere)
Pneu avant	Bridgestone M59 80/100-21"
Pression tout -terrain	1,0 bar
Pneu arrière	Bridgestone M70 110/90-19"
Pression tout -terrain	1,0 bar
Réservoir	8 Litre
Démultiplication secondaire	13:48
Chaîne	5/8 x 1/4 "
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52
Angle de la colonne de direction	63,5°
Empattement	1475 ± 10 mm
Hauteur de selle à vide	985 mm
Garde au sol à vide	385 mm
Poids sans carburant	95,4 kg

REGLAGES DE BASE – FOURCHE	
	250 SX
	WP 4860 MXMA CC 14.18.7E.03
Amortissement à la compress	12 crans
Amortissement à la détente	20 crans
Ressort	432.485.00.044W
Qualité d'huile	SAE 5

REGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR	
	250 SX
	WP 5018 PDS DCC 12.18.7E.03
Amortissement à la compress Low speed High speed	15 LS (low speed) 14 crans 1,5 tour
Amortissement à la détente	22 crans
Ressort	69-250
Précontrainte du ressort	6 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 250/300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2009

PARTIE-CYCLE	250/300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS	
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène	
Fourche 250/300 XC 250/300 XC-W/EXC/EXC Six Day	 WP Suspension – 4860 MXMA CC (Closed Cartridge) WP Suspension – 4860 MXMA PA (Open Cartridge, Preload Adjuster)	
Débattement avant/arrière	300/335 mm	
Suspension arrière	WP Suspension – 5018 PDS DCC (Double Compression Control)	
Frein avant	disque (wave) Ø 260 mm percé, pince flottante	
Frein arrière	disque (wave) Ø 220 mm percé, pince flottante	
Disques de frein	usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arriere)	
Pneu avant * 250/300 XC/XC-W 250/300 EXC/EXC Six Days	 80/100-21 51M Bridgestone M59 90/90-21 54M Metzeler MCE 6 Days Extreme	
Pression tout -terrain Pression route en solo	1,0 bar 1,5 bar	
Pneu arrière * 250/300 XC/XC-W 250/300 EXC/EXC Six Days	 110/100-18 64M Bridgestone M402 140/80-18 70M Metzeler MCE 6 Days Extreme	
Pression tout - terrain Pression route en solo	1,0 bar 2,0 bar	
Réservoir 250/300 XC/XC-W 250/300 EXC EU 250/300 EXC AUS 250/300 EXC Six Days	 11 Liter, Réserve 2 litre 9,5 Liter, Réserve 2 litre 11 Liter, Réserve 2 litre 9,5 Liter, Réserve 2 litre	
Démultiplication secondaire 250/300 XC 250 XC-W 300 XC-W 250/300 EXC/EXC Six Days	 14:50 13:50 14:50 13:40	
Chaîne	5/8 x 1/4 "	
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52	
Lampe	Phare Veilleuse Feu Stop - lanterne Clignoteur	12V 35/35W Bilux (douille Ba20d) 12V 5W (douille W2, 1x9,5d) LED 12V 10W (douille Ba15s)
Batterie (modèle à démarreur électrique)	12V 3Ah sans entretien	
Angle de la colonne de direction	63,5°	
Empattement	1475 ± 10 mm	
Hauteur de selle à vide	985 mm	
Garde au sol à vide	385 mm	
Poids sans carburant 250 XC 250 XC-W ZA 250 XC-W USA 250 EXC AUS 250 EXC EU/EXC Six Days 300 XC 300 XC-W 300 EXC/EXC Six Days	 100,4 kg 100,6 kg 101,6 kg 103,1 kg 100,8 kg 100,4 kg 100,6 kg 103,1 kg	

* d'autres pneus autorisés sont indiqués sur le site internet www.ktm.com

REGLAGES DE BASE – FOURCHE		
	250/300 XC-W/EXC/EXCSIX DAYS	**250/300 XC**
Type	WP 4860 MXMA PA 14.18.7E.04	WP 4860 MXMA CC 14.18.7E.28
Amortissement à la compress.	22 crans	15 crans
Amortissement à la détente	22 crans	21 crans
Ressort	432.505.00.042W	432.485.00.044W
Preload Adjuster	2 tours	–
Longueur de la chambre d'air	110 mm	–
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

REGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR		
	250/300 XC-W/EXC/EXCSIX DAYS	**250/300 XC**
Type	WP 5018 PDS DCC 12.18.7E.04	WP 5018 PDS DCC 12.18.7E.28
Amortissement à la compress. Low speed High speed	 15 crans 1,5 tours	 15 crans 1 tour
Amortissement à la détente	24 crans	25 crans
Ressort	69-250	69-250
Précontrainte du ressort	9 mm	5 mm
Enfoncement en statique	35 mm ± 2 mm	38 mm ± 2 mm
Enfoncement en charge	105 mm ± 5 mm	112 mm ± 5 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 250 SX 2010

MOTEUR	
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'echappement et valve d'admission
Cylindrée	249 cm^3
Alésage/Course	66,4 / 72 mm
Carburant	Super carburant sans plomb d'indice d'octane 95 mélange à l'huile 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T)
Mélange	1:60
	si on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex Cross Power 2T)
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux
Tête de bielle	roulement à aiguilles
Pied de bielle	roulement à aiguilles
Piston	aluminium moulé
Segment	2 segments de section carrée
Valeur „X“	0,0 + 0,1 mm
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh
Bougie	NGK BR8 ECM
Ecartement des électrodes	0,60 mm
Valeur „Z“	47,5 mm
Valve à l'echappement début d'action	5500/min
Valve à l'echappement fin d'action	7000/7500/7900/min (ressort auxiliaire rouge/jaune/verte)
Transmission primaire	Pignosà taille droite
Demultiplication primaire	26 : 72
Pignons livrables	13/14 pour chaine 5/8 x 1/4”
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique
	Motorex Brake Fluid DOT 5.1
Boîte	à crabots, 5 rapports
Rapports de boite	
1 ére	“1S14” 14 : 28 “1S28”
2 éme	“2S15” 15 : 24 “2S24”
3 éme	“3S18” 18 : 24 “3S24”
4 éme	“4S21” 21 : 24 “4S24”
5 éme	“5S22” 22 : 21 “5S21”
6 éme	
Huile de boîte	0,7 Liter Motorex Top Speed 4T 15W50
Pignons livrables	13 dents / 14 dents pour chaine 5/8 x 1/4"
Liquide de refroidissement	1,2 litres, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25 °C
Allumage	stator 2K-1 / rotor 2K-2
Carburateur	A boisseau Keihin PWK, réglage voir tableau
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnée

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR		
	250 SX 2010	**250 SX 2010 SAND TRACK**
Carburateur type	Keihin PWK 36 S AG	
Référence du carburateur	FK0180	
Cicleur principal	158 (155, 160)	175
Cicleur de ralenti	42 (40)	45
Cicleur de starter	85	
Aiguille	N1EI (N1EH)	NOZG
Position de l'aiguille	3	4
Boisseau	6.5	
Vis d'air dévissée de	1	

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 250 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2010

MOTEUR	250 XC	250 EXC EU 250 EXC SIX DAYS	250 XC-W 250 EXC AUS
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec KTM Twin Valve Control valve à l'echappement et KTM Torque Chamber		
Cylindrée	249 cm^3		
Alésage/Course	66,4 / 72 mm		
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane avec huile de 2-temps (Motorex Cross power 2T)		
Mélange	1:60 si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T), En cas de doute contacter notre importateur.		
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux		
Tête de bielle	roulement à aiguilles		
Pied de bielle	roulement à aiguilles		
Piston	aluminium moulé		
Segment	2 segments de section carrée		
Valeur „X“	0 + 0,1 mm		
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh		
Bougie	NGK BR 7 ES		
Ecartement des électrodes	0,60 mm		
Valeur „Z“	47,5 mm		
TVC début d'action	5500/min		
TVC fin d'action	7300/min (ressort auxiliaire rouge), 7800/min (ressort auxiliaire jaune), 8300/min (ressort auxiliaire verte)		
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72		
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex liquide de frein DOT 5.1)		
Boîte	à crabots, 5 rapports		
Rapports de boîte 1 ére 2 éme 3 éme 4 éme 5 éme	 14 : 30 16 : 26 18 : 24 21 : 24 22 : 21	 14 : 30 17 : 26 19 : 23 20 : 20 29 : 23	 14 : 30 17 : 26 19 : 23 20 : 20 29 : 23
Huile de boîte	0,7 litre huile moteur 15W50 (Motorex Top Speed 4T 15W50)		
Pignons livrables	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"		
Liquide de refroidissiment	1,2 litres, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25 °C		
Allumage	KOKUSAN E		
Générateur	12V / 110 W		
Démarrage	kickstarter, electrique	kickstarter	kickstarter, electrique
Carburateur	A boisseau Keihin PWK 36, réglage voir tableau		
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe		

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR				
	250 XC	250 XC-W	250 EXC AUS	250 EXC EU 250 EXC SIX DAYS
Carburateur type	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Référence du carburateur	FK0220	FK0230	3600C	FK0251
Cicleur principal	168 (170)	165 (162)	160 (162,165)	115 (162, 165)
Cicleur de ralenti	35	35	35	38x38 (35)
Cicleur de starter	85	85	85	50 (85)
Aiguille	N8RH (N8RG)	N8RW (N8RH, N8RJ)	N3CJ (N8RH, N8RJ, N8RW, N2ZJ, N2ZW)	N84K (N8RH, N8RJ, N8RW)
Position de l'aiguille	4	4	1	3 (4)
Boisseau	7	7	7	7
Vis d'air dévissée de	1 tour	1 tour	3,5 tours	1,75 tours
Étranglement	–	–	butée boisseau 36 mm	butée boisseau 36 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2010

MOTEUR	300 XC	300 XC-W 300 EXC 300 EXC SIX DAYS
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec KTM Twin Valve Control valve à l'echappement et KTM Torque Chamber	
Cylindrée	293 cm^3	
Alésage/Course	72 / 72 mm	
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane avec huile de 2-temps (Motorex Cross power 2T)	
Mélange	1:60 si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T), En cas de doute contacter notre importateur.	
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux	
Tête de bielle	roulement à aiguilles	
Pied de bielle	roulement à aiguilles	
Piston	aluminium moulé	
Segment	2 segments de section carrée	
Valeur „X"	0 + 0,1 mm	
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh	
Bougie	NGK BR 7 ES	
Ecartement des électrodes	0,60 mm	
Valeur „Z"	47,5 mm	
TVC début d'action	5500/min	
TVC fin d'action	7300/min (ressort auxiliaire rouge), 7800/min (ressort auxiliaire jaune), 8300/min (ressort auxiliaire verte)	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72	
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex liquide de frein DOT 5.1)	
Boîte	à crabots, 5 rapports	
Rapports de boîte		
1 ére	14 : 30	14 : 30
2 éme	16 : 26	17 : 26
3 éme	18 : 24	19 : 23
4 éme	21 : 24	20 : 20
5 éme	22 : 21	29 : 23
Huile de boîte	0,7 litre huile moteur 15W50 (Motorex Top Speed 4T 15W50)	
Pignons livrables	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"	
Liquide de refroidissiment	1,2 litres, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25 °C	
Allumage	KOKUSAN E	
Générateur	12V / 110 W	
Démarrage	kickstarter, electrique	
Carburateur	A boisseau Keihin PWK 36, réglage voir tableau	
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnée	

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR			
	300 XC 300 XC-W	300 EXC AUS	300 EXC EU 300 EXC SIX DAYS
Carburateur type	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Référence du carburateur	FK0240	3600C	FK0261
Cicleur principal	165 (162)	160 (162,165)	115 (162, 165)
Cicleur de ralenti	35	35	38x38 (35)
Cicleur de starter	85	85	50 (85)
Aiguille	N2ZJ (N2ZW)	N3CJ (N8RH, N8RJ, N8RW, N2ZJ, N2ZW)	N84K (N2ZJ, N2ZW)
Position de l'aiguille	4	4	3 (4)
Boisseau	7	7	7
Vis d'air dévissée de	1 tour	3,5 tours	1,75 (1) tours
Étranglement	-	butée boisseau 36 mm	butée boisseau 36 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 250 SX 2010

PARTIE-CYCLE	250 SX
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène
Fourche	WP – Up Side Down 4860 MXMA CC (Multi Adjuster Closed Cartridge)
Débattement avant/arrière	300/335 mm
Suspension arrière	WP PDS 5018 DCC (Progressive Damping System)
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante
Disques de frein	usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arriere)
Pneu avant	Bridgestone M59 80/100-21"
Pression tout -terrain	1,0 bar
Pneu arrière	Bridgestone M70 110/90-19"
Pression tout -terrain	1,0 bar
Réservoir	8 Litre
Démultiplication secondaire	13:48
Chaîne	5/8 x 1/4 "
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52
Angle de la colonne de direction	63,5°
Empattement	1475 ± 10 mm
Hauteur de selle à vide	985 mm
Garde au sol à vide	385 mm
Poids sans carburant	95,4 kg

REGLAGES DE BASE – FOURCHE	
	250 SX
	WP 4860 MXMA CC 14.18.7J.03
Amortissement à la compress	12 crans
Amortissement à la détente	12 crans
Ressort	432.485.00.044W
Qualité d'huile	SAE 5

REGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR	
	250 SX
	WP 5018 PDS DCC 12.18.7J.03
Amortissement à la compress Low speed High speed	 15 crans 1,5 tour
Amortissement à la détente	22 crans
Ressort	69-250
Précontrainte du ressort	6 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 250/300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2010

PARTIE-CYCLE	250/300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS	
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène	
Fourche 250/300 XC 250/300 XC-W/EXC/EXC Six Day	 WP Suspension – 4860 MXMA CC (Closed Cartridge) WP Suspension – 4860 MXMA PA (Open Cartridge, Preload Adjuster)	
Débattement avant/arrière	300/335 mm	
Suspension arrière	WP Suspension – 5018 PDS DCC (Double Compression Control)	
Frein avant	disque (wave) Ø 260 mm percé, pince flottante	
Frein arrière	disque (wave) Ø 220 mm percé, pince flottante	
Disques de frein	usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arriere)	
Pneu avant * 250/300 XC/XC-W 250/300 EXC/EXC Six Days	 80/100-21 51M Bridgestone M59 90/90-21 54M Metzeler MCE 6 Days Extreme	
Pression tout -terrain Pression route en solo	1,0 bar 1,5 bar	
Pneu arrière * 250/300 XC/XC-W 250/300 EXC/EXC Six Days	 110/100-18 64M Bridgestone M402 140/80-18 70M Metzeler MCE 6 Days Extreme	
Pression tout - terrain Pression route en solo	1,0 bar 2,0 bar	
Réservoir 250/300 XC/XC-W 250/300 EXC EU 250/300 EXC AUS 250/300 EXC Six Days	 11 Liter, Réserve 2 litre 9,5 Liter, Réserve 2 litre 11 Liter, Réserve 2 litre 9,5 Liter, Réserve 2 litre	
Démultiplication secondaire 250/300 XC 250/300 XC-W 250/300 EXC/EXC Six Days	 14:50 13:50 13:40	
Chaîne	5/8 x 1/4 "	
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52	
Lampe	Phare Veilleuse Feu Stop - lanterne Clignoteur	12V 35/35W Bilux (douille Ba20d) 12V 5W (douille W2, 1x9,5d) LED 12V 10W (douille Ba15s)
Batterie (modèle à démarreur électrique)	12V 3Ah sans entretien	
Angle de la colonne de direction	63,5°	
Empattement	1475 ± 10 mm	
Hauteur de selle à vide	985 mm	
Garde au sol à vide	385 mm	
Poids sans carburant 250 XC 250 XC-W ZA 250 XC-W USA 250 EXC AUS 250 EXC EU/EXC Six Days 300 XC 300 XC-W 300 EXC/EXC Six Days	 97,6 kg 100,4 kg 101,8 kg 100,8 kg 100,8 kg 98 kg 100,4 kg 103,1 kg	

* d’autres pneus autorisés sont indiqués sur le site internet www.ktm.com

REGLAGES DE BASE – FOURCHE		
	250/300 XC-W/EXC/EXCSIX DAYS	**250/300 XC**
Type	WP 4860 MXMA PA 14.18.7J.04	WP 4860 MXMA CC 14.18.7J.28
Amortissement à la compress.	22 crans	12 crans
Amortissement à la détente	20 crans	12 crans
Ressort	432.505.00.042W	432.485.00.044W
Preload Adjuster	2 tours	–
Longueur de la chambre d'air	110 mm	–
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

REGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR		
	250/300 XC-W/EXC/EXCSIX DAYS	**250/300 XC**
Type	WP 5018 PDS DCC 12.18.7J.04	WP 5018 PDS DCC 12.18.7J.28
Amortissement à la compress. Low speed High speed	 20 crans 1,5 tours	 15 crans 1,5 tours
Amortissement à la détente	24 crans	22 crans
Ressort	69-250	69-250
Précontrainte du ressort	8 mm	5 mm
Enfoncement en statique	35 mm ± 2 mm	33 mm ± 2 mm
Enfoncement en charge	105 mm ± 5 mm	107 mm ± 5 mm

COUPLES DE SERRAGE - MOTEUR

Vis à épaulement - culasse	M 8	27 Nm
Écrous épaulement - embase	M 10	35 Nm
Fixation du volant	M 12x1	60 Nm
Tôle de fixation valve à l'échappement	M 5	Loctite 243 + 7 Nm
Volet valve à l'échappement	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Renvoi valve à l'échappement	M 5	Loctite 243 + 6 Nm
Guide-fourchettes, tôle frein du roulement	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Verrouillage de la sélection	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Levier de verrouillage	M 5	Loctite 243 + 6 Nm
Palier pignon intermédiaire	M 6	Loctite 2701 + 8 Nm
Tôle mécanisme de kick	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Patte ressort de kick	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Bouchon de vidange avec aimant	M 12x1,5	20 Nm
Rotor de pompe à eau	M 5	Loctite 243 + 6 Nm
Bouchon de vidange couvercle de pompe à eau	M 10	15 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M 18x1,5	Loctite 2701 + 150 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M 18x1,5	Loctite 2701 + 100 Nm
Carter moteur	M 6	10 Nm
Bougie	M 14x1,25	25 Nm
Kick	M 8	Loctite 243 + 25 Nm
Sélecteur	M 6	Loctite 243 + 14 Nm
Vis de carter	M 5	6 Nm
Carter d'allumage, carter extérieur d'allumage	M 6	8 Nm
Allumage / stator	M 5	Loctite 222 + 6 Nm
Allumage / stator (démarreur électrique)	M 6	Loctite 243 + 8 Nm
Allumage / Capteur d'allumage	M 5	Loctite 243 + 6 Nm
Vis du démarreur électrique	M 6	8 Nm
Vis du flasque intermédiaire	M 6	8 Nm
Autres vis	M 5 M 6 M8 M10	6 Nm 10 Nm 25 Nm 45 Nm

JEUX ET TOLÉRANCES - MOTEUR

Piston/Cylindre	0,06 - 0,1 mm
Jeu à la coupe du segment	0,3 - 0,4 mm
Bielle jeu radial	0,015 - 0,037 mm
Arbres de boîte - jeu axial	0,1 - 0,4 mm
Ressorts embrayage	Ø 2,5 nom. = 43 mm, min. = 42 mm
Masses de l'embiellage - Extérieur	60 mm ± 0,05 mm

ÉPAISSEUR DES JOINTS

Carter moteur	0,5 mm
Carter d'embrayage	0,8 mm
Embase de cylindre	selon nécessité
Joints embase de cylindre livrables	0,2/0,4/0,5/0,75 mm
Culasse	O-ring
Couvercle d'embrayage	joint préformé
Couvercle de pompe à eau	joint préformé

COUPLES DE SERRAGE - PARTIE-CYCLE

Vis à épaulement, broche avant	M24x1,5	45 Nm
Vis pince avant	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis disques frein jusqu'au modèle 2005	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vis disques frein à partir de modèle 2006	M6	Loctite 243 + 14 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche modèle 2004	M8	Loctite 243 + 20 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant modèle 2004	M8	Loctite 243 + 15 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche (EXC / XC-W) jusqu'au modèle 2005	M8	Loctite 243 + 20 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant (EXC / XC-W) jusqu'au modèle 2005	M8	Loctite 243 + 15 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche (SX) modèle 2005	M8	Loctite 243 + 15 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant (SX) modèle 2005	M8	Loctite 243 + 10 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche (SX / XC / EXC SIX DAYS) jusqu'au modèle 2006	M8	Loctite 243 + 17 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant (SX / XC / EXC SIX DAYS) jusqu'au modèle 2006	M8	Loctite 243 + 12 Nm
Vis tube de fourche supérieur	M8 (10.9)	Loctite 243 + 17 Nm
Vis de la colonne de direction, en haut	M20x1,5	10 Nm
Vis de la colonne de direction, en bas à partir du modèle 2006	M20x1,5	Loctite 243 + 60 Nm
Vis fixation pour la broche de roue avant modèle 2004	M8	Loctite 243 + 10 Nm
Vis fixation pour la broche de roue avant jusqu'au modèle 2005	M8 (10.9)	Loctite 243 + 15 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M20x1,5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M16x1,5	100 Nm
Vis bride de serrage de guidon	M8	Loctite 243 + 20 Nm
Vis du support de guidon	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Vis amortisseur supérieur modèle 2004	M12	Loctite 243 + 60 Nm
Vis amortisseur inférieur modèle 2004	M12	Loctite 243 + 60 Nm
Vis amortisseur supérieur jusqu'au modèle 2005	M12	Loctite 243 + 80 Nm
Vis amortisseur inférieur jusqu'au modèle 2005	M12	Loctite 243 + 80 Nm
Vis du couronne	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Vis de la rotule pédale de frein	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vis fixation moteur modèle 2004	M10	45 Nm
Vis fixation moteur jusqu'au modèle 2005	M10	60 Nm
Tirant moteur	M8	33 Nm
Gripster	M8	10 Nm
Vis de la bague de l'amortisseur	M6	8 Nm
Vis de rayon	M4,5 / M5	4,5-6 Nm
Ecrou à épaulement fixation de la selle	M12x1	20 Nm
Soupape du système d'air secondaire	M16x1,5	15 Nm
Autres vis partie-cycle	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Autres écrous partie-cycle	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 250, 300 MXC/EXC EUR/USA 2004 KEIHIN PWK S36 AG

MEERESHÖHE ***ALTITUDE***	**TEMPERATUR** →		-20°C bis -7°C -2°F to 20°F	-6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 35 N3EH 3 160	1 35 N3EH 2 160	1 35 N3EW 2 158	1,5 35 N3EW 2 155	2 35 N3EW 1 155	
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 35 N3EH 3 162	1 35 N3EH 3 160	1 35 N3EH 2 160	1 35 N3EW 2 158	1,5 35 N3EW 2 155	2 35 N3EW 1 155
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 35 N3EG 4 162	1 35 N3EH 3 162	1 35 N3EH 3 160	1 35 N3EH 2 160	1 35 N3EW 2 158	1,5 35 N3EW 2 155
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 38 N3EG 5 165	1 35 N3EG 4 162	1 35 N3EH 3 162	1 35 N3EH 3 160	1 35 N3EH 2 160	1 35 N3EW 2 158
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 40 N3EG 5 168	1 38 N3EG 5 165	1 35 N3EG 4 162	1 35 N3EH 3 162	1 35 N3EH 3 160	1 35 N3EH 2 160

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber = 7 mit Ausschnitt
Zerstäuber= 7,45 mit Ausschnitt

1. 2. 3. 4. 5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 7
Atomizer= 7,45

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 250 SX / SXS EUR/USA 2004 KEIHIN PWK S38 AG

MEERESHÖHE ***ALTITUDE***	**TEMPERATUR** →		-20°C bis -7°C -2°F to 20°F	-6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F
3000 m / 10000 ft ↑ 2301 m / 7501 ft	LSCHR	AS	1	1	1	1,5	2	
	LD	IJ	40	40	40	38	35	
	NADEL	NEEDLE	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH	
	POS	POS	4	3	3	2	1	
	HD	MJ	165	165	162	160	158	
2300 m / 7500 ft ↑ 1501 m / 5001 ft	LSCHR	AS	1	1	1	1	1,5	2
	LD	IJ	40	40	40	40	38	35
	NADEL	NEEDLE	NOZG	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH
	POS	POS	4	4	3	3	2	1
	HD	MJ	168	165	165	162	160	158
1500 m / 5000 ft ↑ 751 m / 2501 ft	LSCHR	AS	1	1	1	1	1	1,5
	LD	IJ	40	40	40	40	40	38
	NADEL	NEEDLE	NOZF	NOZG	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH
	POS	POS	4	4	4	3	3	2
	HD	MJ	170	168	165	165	162	160
750 m / 2500 ft ↑ 301 m / 1001 ft	LSCHR	AS	1	1	1	1	1	1
	LD	IJ	42	40	40	40	40	40
	NADEL	NEEDLE	NOZF	NOZF	NOZG	NOZG	NOZG	NOZH
	POS	POS	5	4	4	4	3	3
	HD	MJ	172	170	168	165	165	162
300 m / 1000 ft ↑ Meeresniveau / Sea level	LSCHR	AS	1	1	1	1	1	1
	LD	IJ	45	42	40	40	40	40
	NADEL	NEEDLE	NOZF	NOZF	NOZF	NOZG	NOZG	NOZG
	POS	POS	5	5	4	4	4	3
	HD	MJ	175	172	170	168	165	165

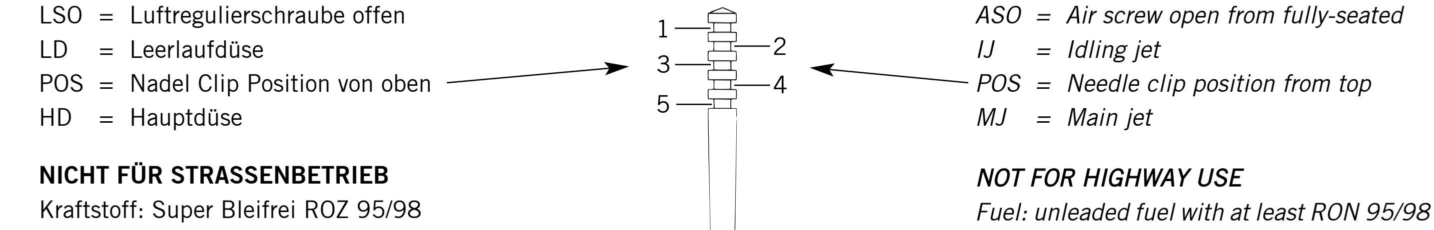
LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber = 6,5 mit Ausschnitt
Zerstäuber= 7,45 mit Ausschnitt

1. 2. 3. 4. 5.

AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 7,45

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK S 38 AG**		**250 SX / SXS 2005**					KTM
MEERESHÖHE ***ALTITUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 42 NOZF 4 168	1,5 42 NOZF 3 168	1,5 42 NOZG 3 165	2 40 NOZG 2 162	2,5 38 NOZH 2 160	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 42 NOZE 4 170	1 42 NOZF 4 168	1,5 42 NOZF 3 168	1,5 42 NOZG 3 165	2 40 NOZG 2 162	2,5 38 NOZH 2 160
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 45 NOZE 4 172	1 42 NOZE 4 170	1 42 NOZF 4 168	1,5 42 NOZF 3 168	1,5 42 NOZG 3 165	2 40 NOZG 2 162
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 45 NOZD 5 175	1 45 NOZE 4 172	1 42 NOZE 4 170	**1** **42** **NOZF** **4** **168**	1,5 42 NOZF 3 168	1,5 42 NOZG 3 165
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 48 NOZD 5 178	1 45 NOZD 5 175	1 45 NOZE 4 172	1 42 NOZE 4 170	1 42 NOZF 4 168	1,5 42 NOZF 3 168



LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95/98

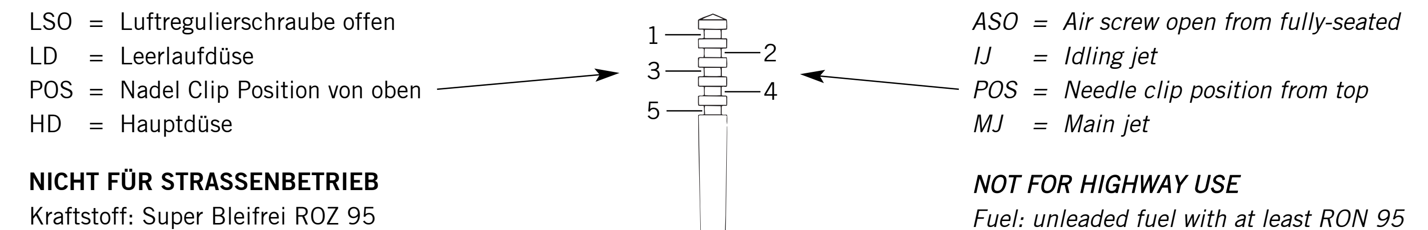
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95/98
USA = Premium PON 91/94

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.

QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK S 36 AG**		**250/300 MXC/EXC/EXC SIX DAYS 2005**					KTM
MEERESHÖHE ***ALTITUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑	LSO *ASO*	1	1	1	1,5	2	
	LD *IJ*	35	35	35	35	35	
	NADEL *NEEDLE*	N3EH	N3EH	N3EW	N3EW	N3EW	
2301 m	POS *POS*	3	2	2	2	1	
7501 ft	HD *MJ*	160	160	158	155	155	
2300 m *7500 ft* ↑	LSO *ASO*	1	1	1	1	1,5	2
	LD *IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N3EH	N3EH	N3EH	N3EW	N3EW	N3EW
1501 m	POS *POS*	3	3	2	2	2	1
5001 ft	HD *MJ*	162	160	160	158	155	155
1500 m *5000 ft* ↑	LSO *ASO*	1	1	1	1	1	1,5
	LD *IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N3EG	N3EH	N3EH	N3EH	N3EW	N3EW
751 m	POS *POS*	4	3	3	2	2	2
2501 ft	HD *MJ*	162	162	160	160	158	155
750 m *2500 ft* ↑	LSO *ASO*	1	1	1	**1**	1	1
	LD *IJ*	38	35	35	**35**	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N3EG	N3EG	N3EH	**N3EH**	N3EH	N3EW
301 m	POS *POS*	5	4	3	**3**	2	2
1001 ft	HD *MJ*	165	162	162	**160**	160	158
300 m *1000 ft* ↑	LSO *ASO*	1	1	1	1	1	1,5
	LD *IJ*	40	38	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N3EG	N3EG	N3EG	N3EG	N3EH	N3EH
Meeresniveau	POS *POS*	5	5	4	3	3	2
Sea level	HD *MJ*	168	165	162	162	160	160

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

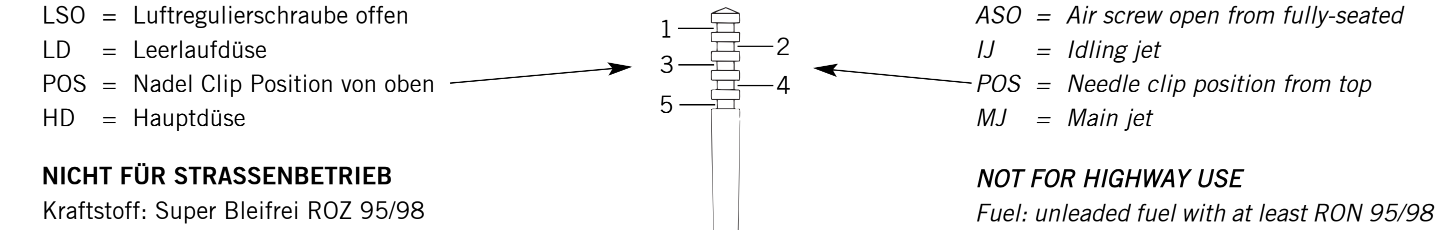
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK 36S AG**		**250 SX / SXS 2006**					KTM
MEERESHÖHE ***ALTITUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 42 N1EF 3 158	1 40 N1EF 3 158	1 40 N1EG 2 155	1,5 38 N1EG 2 152	2 38 N1EH 1 150	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 42 N1EE 3 160	1 42 N1EF 3 158	1 40 N1EF 3 158	1 40 N1EG 2 155	1,5 38 N1EG 2 152	2 38 N1EH 1 150
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 45 N1EE 4 162	1 42 N1EE 3 160	1 42 N1EF 3 158	1 40 N1EF 3 158	1 40 N1EG 2 155	1,5 38 N1EG 2 152
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 45 N1ED 4 165	1 45 N1EE 4 162	1 42 N1EE 3 160	**1** **42** **N1EF** **3** **158**	1 40 N1EF 3 158	1 40 N1EG 2 155
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 48 N1ED 5 168	1 45 N1ED 4 165	1 45 N1EE 4 162	1 42 N1EE 3 160	1 42 N1EF 3 158	1 40 N1EF 3 158



LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

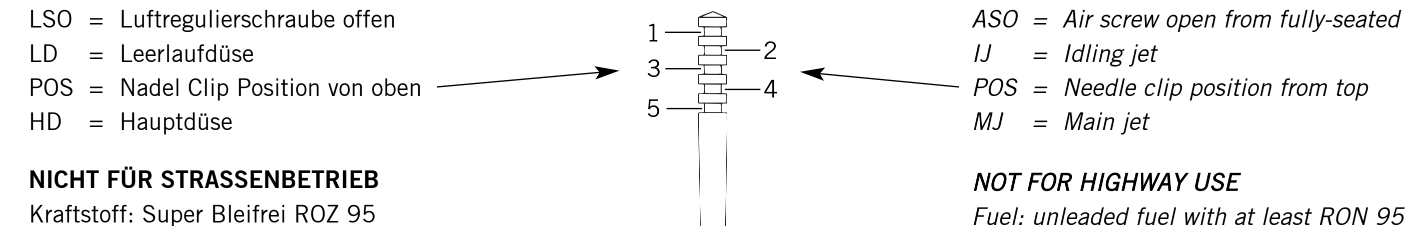
NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95/98

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95/98
USA = Premium PON 91/94

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK 36S AG**	**250 EXC / EXC SIX DAYS / XC / XC-W 2006**						
MEERESHÖHE ***ALTITUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 35 N8RF 4 160	1 35 N8RG 3 160	1 35 N8RH 3 158	1,5 35 N8RH 2 155	2 35 N8RH 1 155	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 35 N8RF 4 162	1 35 N8RF 4 160	1 35 N8RG 3 160	1 35 N8RH 3 158	1,5 35 N8RH 2 155	2 35 N8RH 1 155
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 35 N8RF 4 165	1 35 N8RF 4 162	1 35 N8RF 4 160	1 35 N8RG 3 160	1 35 N8RH 3 158	1,5 35 N8RH 2 155
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 38 N8RF 5 168	1 35 N8RF 4 165	1 35 N8RF 4 162	**1** **35** **N8RF** **4** **160**	1 35 N8RG 3 160	1 35 N8RH 3 158
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 40 N8RE 5 170	1 38 N8RF 5 168	1 35 N8RF 4 165	1 35 N8RF 4 162	1 35 N8RF 4 160	1 35 N8RG 3 160

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

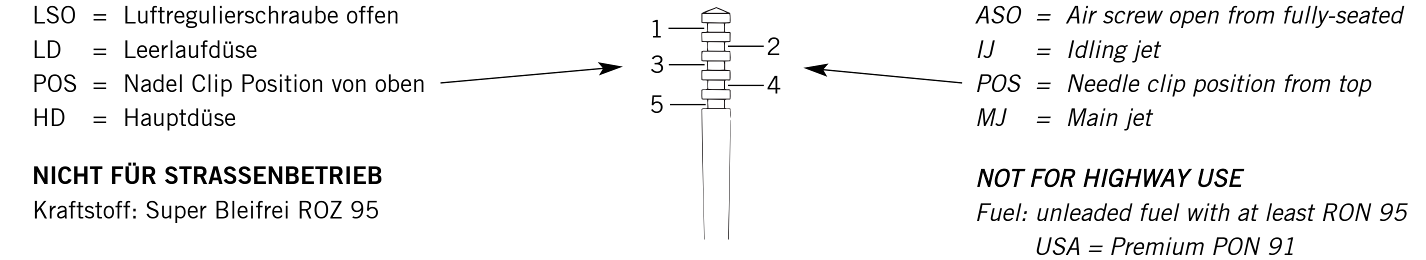
Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING
KEIHIN PWK 36S AG

300 EXC / EXC SIX DAYS / XC / XC-W 2006

KTM

MEERESHÖHE *ALTITUDE* ↓	**TEMPERATUR** *TEMPERATURE* →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1,5	2	
↑	LD *IJ*	35	35	35	35	35	
	NADEL *NEEDLE*	N8RF	N8RG	N8RH	N8RH	N8RH	
2301 m	POS *POS*	4	3	2	2	1	
7501 ft	HD *MJ*	160	160	158	155	155	
2300 m *7500 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1	1,5	2
↑	LD *IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RF	N8RF	N8RG	N8RH	N8RH	N8RH
1501 m	POS *POS*	3	3	3	2	2	1
5001 ft	HD *MJ*	162	160	160	158	155	155
1500 m *5000 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1	1	1,5
↑	LD *IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RF	N8RF	N8RF	N8RG	N8RH	N8RH
751 m	POS *POS*	4	3	3	3	2	2
2501 ft	HD *MJ*	165	162	160	160	158	155
750 m *2500 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	**1**	1	1
↑	LD *IJ*	38	35	35	**35**	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RF	N8RF	N8RF	**N8RF**	N8RG	N8RH
301 m	POS *POS*	4	4	3	**3**	3	2
1001 ft	HD *MJ*	168	165	162	**160**	160	158
300 m *1000 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1	1	1
↑	LD *IJ*	40	38	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RE	N8RF	N8RF	N8RF	N8RF	N8RG
Meeresniveau	POS *POS*	5	4	4	3	3	3
Sea level	HD *MJ*	170	168	165	162	160	160



LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

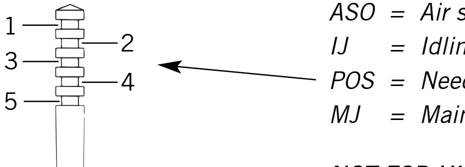
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.

QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* KEIHIN PWK-S 36 AG		250 SX 2007					KTM
MEERESHÖHE ***ALTITUDE***	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE***	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* – 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 45 N1EI 3 158	1 42 N1EI 3 158	1 40 N1EI 2 155	2 40 N1EI 2 152	2,5 38 N1EJ 1 150	
2300 m *7500 ft* – 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 45 N1EH 3 160	1 45 N1EI 3 158	1 42 N1EI 3 158	1 40 N1EI 2 155	2 40 N1EI 2 152	2,5 38 N1EJ 1 150
1500 m *5000 ft* – 751 m *2501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 48 N1EH 4 162	1 45 N1EH 3 160	1 45 N1EI 3 158	1 42 N1EI 3 158	1 40 N1EI 2 155	2 40 N1EI 2 152
750 m *2500 ft* – 301 m *1001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 48 N1EG 4 165	1 48 N1EH 4 162	1 45 N1EH 3 160	**1** **45** **N1EI** **3** **158**	1 42 N1EI 3 158	1 40 N1EI 2 155
300 m *1000 ft* – Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	0,75 50 N1EF 5 168	1 48 N1EG 4 165	1 48 N1EH 4 162	1 45 N1EH 3 160	1 45 N1EI 3 158	1 42 N1EI 3 158

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK 36S AG**	**250+300 XC-W USA, 300 XC USA, 250+300 EXC EU/AUS 250+300 EXC SIX DAYS, 250+300 EXC ZA**	**2007**	KTM

MEERESHÖHE ***ALTITUDE***	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE***	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft*	LSO *ASO*	1	1	1,5	1,5	2	
	LD *IJ*	35	35	35	35	35	
	NADEL *NEEDLE*	N8RH	N8RH	N8RW	N8RW	N8RJ	
2301 m	POS *POS*	4	3	3	2	2	
7501 ft	HD *MJ*	162	162	160	158	155	
2300 m *7500 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1,5	1,5	2
	LD *IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RH	N8RH	N8RH	N8RW	N8RW	N8RJ
1501 m	POS *POS*	4	4	3	3	2	2
5001 ft	HD *MJ*	165	162	162	160	158	155
1500 m *5000 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1	1,5	1,5
	LD *IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RG	N8RH	N8RH	N8RH	N8RW	N8RW
751 m	POS *POS*	4	4	4	3	3	2
2501 ft	HD *MJ*	168	165	162	162	160	158
750 m *2500 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	**1**	1	1,5
	LD *IJ*	38	35	35	**35**	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RG	N8RG	N8RH	**N8RH**	N8RH	N8RW
301 m	POS *POS*	5	4	4	**4**	3	3
1001 ft	HD *MJ*	170	168	165	**162**	162	160
300 m *1000 ft*	LSO *ASO*	0,75	1	1	1	1	1
	LD *IJ*	40	38	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RG	N8RG	N8RG	N8RH	N8RH	N8RH
Meeresniveau	POS *POS*	5	5	4	4	4	3
Sea level	HD *MJ*	172	170	168	165	162	162

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

1 2 3 4 5

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK 36S AG**		**250 XC USA/EU 2007**						KTM
MEERESHÖHE ***ALTITUDE***	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →		- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO	*ASO*	1	1	1,5	1,75	2	
	LD	*IJ*	35	35	35	35	35	
	NADEL	*NEEDLE*	N8RG	N8RG	N8RH	N8RH	N8RW	
	POS	*POS*	4	3	3	2	2	
	HD	*MJ*	168	168	165	162	160	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO	*ASO*	1	1	1	1,5	1,75	2
	LD	*IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL	*NEEDLE*	N8RG	N8RG	N8RG	N8RH	N8RH	N8RW
	POS	*POS*	4	4	3	3	2	2
	HD	*MJ*	170	168	168	165	162	160
1500 m *5000 ft* 751 m *2501 ft*	LSO	*ASO*	1	1	1	1	1,5	1,75
	LD	*IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL	*NEEDLE*	N8RF	N8RG	N8RG	N8RG	N8RH	N8RH
	POS	*POS*	4	4	4	3	3	2
	HD	*MJ*	172	170	168	168	165	162
750 m *2500 ft* 301 m *1001 ft*	LSO	*ASO*	1	1	1	**1**	1	1
	LD	*IJ*	38	35	35	**35**	35	35
	NADEL	*NEEDLE*	N8RF	N8RF	N8RG	**N8RG**	N8RG	N8RH
	POS	*POS*	5	4	4	**4**	3	3
	HD	*MJ*	175	172	170	**168**	168	165
300 m *1000 ft* Meeresniveau *Sea level*	LSO	*ASO*	0,75	1	1	1	1	1
	LD	*IJ*	40	38	35	35	35	35
	NADEL	*NEEDLE*	N8RF	N8RF	N8RF	N8RG	N8RG	N8RG
	POS	*POS*	5	5	4	4	4	3
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	168

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING
KEIHIN PWK-S 36 AG

250 SX 2008

KTM

MEERESHÖHE *ALTITUDE*	**TEMPERATUR** *TEMPERATURE*	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m	LSO *ASO*	1	1	1	2	2,5	
10000 ft	LD *IJ*	42	40	38	38	38	
	NADEL *NEEDLE*	N1EI	N1EI	N1EI	N1EJ	N1EJ	
2301 m	POS *POS*	3	3	2	2	1	
7501 ft	HD *MJ*	158	158	155	152	150	
2300 m	LSO *ASO*	1	1	1	1	2	2,5
7500 ft	LD *IJ*	42	42	40	38	38	38
	NADEL *NEEDLE*	N1EH	N1EI	N1EI	N1EI	N1EJ	N1EJ
1501 m	POS *POS*	3	3	3	2	2	1
5001 ft	HD *MJ*	160	158	158	155	152	150
1500 m	LSO *ASO*	1	1	1	1	1	2
5000 ft	LD *IJ*	45	42	42	40	38	38
	NADEL *NEEDLE*	N1EH	N1EH	N1EI	N1EI	N1EI	N1EJ
751 m	POS *POS*	4	3	3	3	2	2
2501 ft	HD *MJ*	162	160	158	158	155	152
750 m	LSO *ASO*	1	1	1	**1**	1	1
2500 ft	LD *IJ*	45	45	42	**42**	40	38
	NADEL *NEEDLE*	N1EG	N1EH	N1EH	**N1EI**	N1EI	N1EI
301 m	POS *POS*	4	4	3	**3**	3	2
1001 ft	HD *MJ*	165	162	160	**158**	158	155
300 m	LSO *ASO*	0,75	1	1	1	1	1
1000 ft	LD *IJ*	48	45	45	42	42	40
	NADEL *NEEDLE*	N1EF	N1EG	N1EH	N1EH	N1EI	N1EI
Meeresniveau	POS *POS*	5	4	4	3	3	3
Sea level	HD *MJ*	168	165	162	160	158	158

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

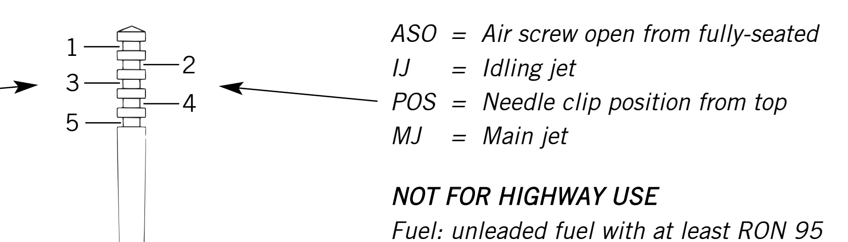
ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK 36S AG**		**250 XC 2008**					KTM
MEERESHÖHE ***ALTITUDE***	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE***	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft*	LSO *ASO*	1	1	1,5	1,75	2	
	LD *IJ*	35	35	35	35	35	
	NADEL *NEEDLE*	N8RH	N8RH	N8RW	N8RW	N8RJ	
2301 m	POS *POS*	4	3	3	2	2	
7501 ft	HD *MJ*	168	168	165	162	160	
2300 m *7500 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1,5	1,75	2
	LD *IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RG	N8RH	N8RH	N8RW	N8RW	N8RJ
1501 m	POS *POS*	4	4	3	3	2	2
5001 ft	HD *MJ*	170	168	168	165	162	160
1500 m *5000 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1	1,5	1,75
	LD *IJ*	38	35	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RG	N8RG	N8RH	N8RH	N8RW	N8RW
751 m	POS *POS*	4	4	4	3	3	2
2501 ft	HD *MJ*	172	170	168	168	165	162
750 m *2500 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	**1**	1	1,5
	LD *IJ*	40	38	35	**35**	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RF	N8RG	N8RG	**N8RH**	N8RH	N8RW
301 m	POS *POS*	5	4	4	**4**	3	3
1001 ft	HD *MJ*	175	172	170	**168**	168	165
300 m *1000 ft*	LSO *ASO*	0,75	1	1	1	1	1
	LD *IJ*	42	40	38	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RF	N8RF	N8RG	N8RG	N8RH	N8RH
Meeresniveau	POS *POS*	5	5	4	4	4	3
Sea level	HD *MJ*	178	175	172	170	168	168

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK 36S AG**	**250 XC-W/EXC/EXC-SIX DAYS 2008**	KTM

MEERESHÖHE ***ALTITUDE***	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE***	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m	LSO *ASO*	1	1	1,5	1,5	2	
10000 ft	LD *IJ*	35	35	35	35	35	
	NADEL *NEEDLE*	N8RW	N8RW	N8RJ	N8RJ	N8RK	
2301 m	POS *POS*	4	3	3	2	2	
7501 ft	HD *MJ*	165	165	162	160	158	
2300 m	LSO *ASO*	1	1	1	1,5	1,5	2
7500 ft	LD *IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RH	N8RW	N8RW	N8RJ	N8RJ	N8RK
1501 m	POS *POS*	4	4	3	3	2	2
5001 ft	HD *MJ*	168	165	165	162	160	158
1500 m	LSO *ASO*	1	1	1	1	1,5	1,5
5000 ft	LD *IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RG	N8RH	N8RW	N8RW	N8RJ	N8RJ
751 m	POS *POS*	4	4	4	3	3	2
2501 ft	HD *MJ*	170	168	165	165	162	160
750 m	LSO *ASO*	1	1	1	**1**	1	1,5
2500 ft	LD *IJ*	38	35	35	**35**	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RG	N8RG	N8RH	**N8RW**	N8RW	N8RJ
301 m	POS *POS*	5	4	4	**4**	3	3
1001 ft	HD *MJ*	172	170	168	**165**	165	162
300 m	LSO *ASO*	0,75	1	1	1	1	1
1000 ft	LD *IJ*	40	38	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RG	N8RG	N8RG	N8RH	N8RW	N8RW
Meeresniveau	POS *POS*	5	5	4	4	4	3
Sea level	HD *MJ*	175	172	170	168	165	165

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

1 2 3 4 5

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK 36S AG**	300 XC/XC-W/EXC/EXC-SIX DAYS 2008	KTM

MEERESHÖHE ***ALTITUDE***	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE***	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft*	LSO *ASO*	1	1	1,5	1,5	2	
	LD *IJ*	35	35	35	35	35	
	NADEL *NEEDLE*	N2ZJ	N2ZJ	N2ZJ	N2ZK	N2ZK	
2301 m *7501 ft*	POS *POS*	4	3	3	2	2	
	HD *MJ*	165	165	162	160	158	
2300 m *7500 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1,5	1,5	2
	LD *IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N2ZW	N2ZJ	N2ZJ	N2ZJ	N2ZK	N2ZK
1501 m *5001 ft*	POS *POS*	4	4	3	3	2	2
	HD *MJ*	168	165	165	162	160	158
1500 m *5000 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1	1,5	1,5
	LD *IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N2ZH	N2ZW	N2ZJ	N2ZJ	N2ZJ	N2ZK
751 m *2501 ft*	POS *POS*	4	4	4	3	3	2
	HD *MJ*	170	168	165	165	162	160
750 m *2500 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	**1**	1	1,5
	LD *IJ*	38	35	35	**35**	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N2ZH	N2ZH	N2ZW	**N2ZJ**	N2ZJ	N2ZJ
301 m *1001 ft*	POS *POS*	5	4	4	**4**	3	3
	HD *MJ*	172	170	168	**165**	165	162
300 m *1000 ft*	LSO *ASO*	0,75	1	1	1	1	1
	LD *IJ*	40	38	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N2ZG	N2ZH	N2ZW	N2ZW	N2ZJ	N2ZJ
Meeresniveau *Sea level*	POS *POS*	5	5	4	4	4	3
	HD *MJ*	175	172	170	168	165	165

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

1 2 3 4 5

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

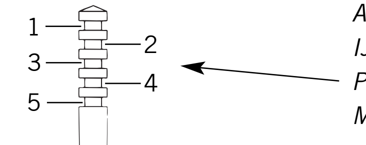
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.

QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK-S 36 AG**		**250 SX 2009/2010**					KTM
MEERESHÖHE ***ALTITUDE***	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE***	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m	LSO *ASO*	1	1	1	2	2,5	
10000 ft	LD *IJ*	42	40	38	38	38	
	NADEL *NEEDLE*	N1EI	N1EI	N1EI	N1EJ	N1EJ	
2301 m	POS *POS*	3	3	2	2	1	
7501 ft	HD *MJ*	158	158	155	152	150	
2300 m	LSO *ASO*	1	1	1	1	2	2,5
7500 ft	LD *IJ*	42	42	40	38	38	38
	NADEL *NEEDLE*	N1EH	N1EI	N1EI	N1EI	N1EJ	N1EJ
1501 m	POS *POS*	3	3	3	2	2	1
5001 ft	HD *MJ*	160	158	158	155	152	150
1500 m	LSO *ASO*	1	1	1	1	1	2
5000 ft	LD *IJ*	45	42	42	40	38	38
	NADEL *NEEDLE*	N1EH	N1EH	N1EI	N1EI	N1EI	N1EJ
751 m	POS *POS*	4	3	3	3	2	2
2501 ft	HD *MJ*	162	160	158	158	155	152
750 m	LSO *ASO*	1	1	1	**1**	1	1
2500 ft	LD *IJ*	45	45	42	**42**	40	38
	NADEL *NEEDLE*	N1EG	N1EH	N1EH	**N1EI**	N1EI	N1EI
301 m	POS *POS*	4	4	3	**3**	3	2
1001 ft	HD *MJ*	165	162	160	**158**	158	155
300 m	LSO *ASO*	0,75	1	1	1	1	1
1000 ft	LD *IJ*	48	45	45	42	42	40
	NADEL *NEEDLE*	N1EF	N1EG	N1EH	N1EH	N1EI	N1EI
Meeresniveau	POS *POS*	5	4	4	3	3	3
Sea level	HD *MJ*	168	165	162	160	158	158

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* KEIHIN PWK 36S AG	**250 XC 2009/2010**					KTM
MEERESHÖHE ***ALTITUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 35 N8RH 4 168	1 35 N8RH 3 168	1,5 35 N8RW 3 165	1,75 35 N8RW 2 162	2 35 N8RJ 2 160	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RH 4 168	1 35 N8RH 3 168	1,5 35 N8RW 3 165	1,75 35 N8RW 2 162	2 35 N8RJ 2 160
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 38 N8RG 4 172	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RH 4 168	1 35 N8RH 3 168	1,5 35 N8RW 3 165	1,75 35 N8RW 2 162
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 40 N8RF 5 175	1 38 N8RG 4 172	1 35 N8RG 4 170	**1** **35** **N8RH** **4** **168**	1 35 N8RH 3 168	1,5 35 N8RW 3 165
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	0,75 42 N8RF 5 178	1 40 N8RF 5 175	1 38 N8RG 4 172	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RH 4 168	1 35 N8RH 3 168

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

1 2 3 4 5

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING
KEIHIN PWK 36S AG

250 XC-W/EXC/EXC-SIX DAYS 2009/2010

KTM

MEERESHÖHE *ALTITUDE* ↓	**TEMPERATUR** *TEMPERATURE* →		- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft*	LSO	*ASO*	1	1	1,5	1,5	2	
↑	LD	*IJ*	35	35	35	35	35	
	NADEL	*NEEDLE*	N8RW	N8RW	N8RJ	N8RJ	N8RK	
2301 m	POS	*POS*	4	3	3	2	2	
7501 ft	HD	*MJ*	165	165	162	160	158	
2300 m *7500 ft*	LSO	*ASO*	1	1	1	1,5	1,5	2
↑	LD	*IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL	*NEEDLE*	N8RH	N8RW	N8RW	N8RJ	N8RJ	N8RK
1501 m	POS	*POS*	4	4	3	3	2	2
5001 ft	HD	*MJ*	168	165	165	162	160	158
1500 m *5000 ft*	LSO	*ASO*	1	1	1	1	1,5	1,5
↑	LD	*IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL	*NEEDLE*	N8RG	N8RH	N8RW	N8RW	N8RJ	N8RJ
751 m	POS	*POS*	4	4	4	3	3	2
2501 ft	HD	*MJ*	170	168	165	165	162	160
750 m *2500 ft*	LSO	*ASO*	1	1	1	**1**	1	1,5
↑	LD	*IJ*	38	35	35	**35**	35	35
	NADEL	*NEEDLE*	N8RG	N8RG	N8RH	**N8RW**	N8RW	N8RJ
301 m	POS	*POS*	5	4	4	**4**	3	3
1001 ft	HD	*MJ*	172	170	168	**165**	165	162
300 m *1000 ft*	LSO	*ASO*	0,75	1	1	1	1	1
↑	LD	*IJ*	40	38	35	35	35	35
	NADEL	*NEEDLE*	N8RG	N8RG	N8RG	N8RH	N8RW	N8RW
Meeresniveau	POS	*POS*	5	5	4	4	4	3
Sea level	HD	*MJ*	175	172	170	168	165	165

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

1 3 5 2 4

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

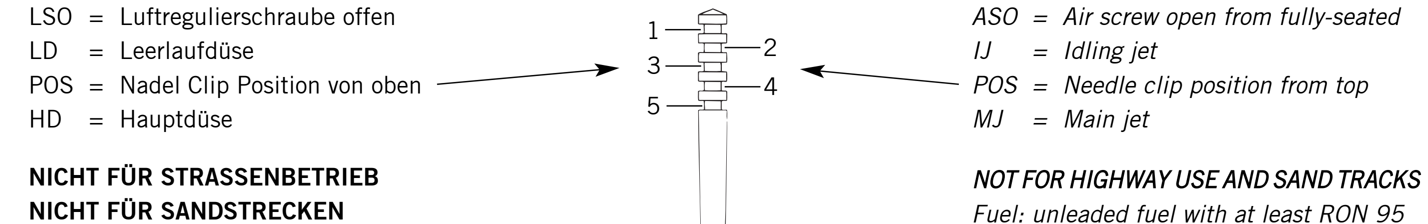
NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.

QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK 36S AG**	**300 XC/XC-W/EXC/EXC-SIX DAYS 2009/2010**						KTM
MEERESHÖHE ***ALTITUDE*** ↓		**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft*	LSO	*ASO*	1	1	1,5	1,5	2	
↑	LD	*IJ*	35	35	35	35	35	
	NADEL	*NEEDLE*	N2ZJ	N2ZJ	N2ZJ	N2ZK	N2ZK	
2301 m	POS	*POS*	4	3	3	2	2	
7501 ft	HD	*MJ*	165	165	162	160	158	
2300 m *7500 ft*	LSO	*ASO*	1	1	1	1,5	1,5	2
↑	LD	*IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL	*NEEDLE*	N2ZW	N2ZJ	N2ZJ	N2ZJ	N2ZK	N2ZK
1501 m	POS	*POS*	4	4	3	3	2	2
5001 ft	HD	*MJ*	168	165	165	162	160	158
1500 m *5000 ft*	LSO	*ASO*	1	1	1	1	1,5	1,5
↑	LD	*IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL	*NEEDLE*	N2ZH	N2ZW	N2ZJ	N2ZJ	N2ZJ	N2ZK
751 m	POS	*POS*	4	4	4	3	3	2
2501 ft	HD	*MJ*	170	168	165	165	162	160
750 m *2500 ft*	LSO	*ASO*	1	1	1	**1**	1	1,5
↑	LD	*IJ*	38	35	35	**35**	35	35
	NADEL	*NEEDLE*	N2ZH	N2ZH	N2ZW	**N2ZJ**	N2ZJ	N2ZJ
301 m	POS	*POS*	5	4	4	**4**	3	3
1001 ft	HD	*MJ*	172	170	168	**165**	165	162
300 m *1000 ft*	LSO	*ASO*	0,75	1	1	1	1	1
↑	LD	*IJ*	40	38	35	35	35	35
	NADEL	*NEEDLE*	N2ZG	N2ZH	N2ZW	N2ZW	N2ZJ	N2ZJ
Meeresniveau	POS	*POS*	5	5	4	4	4	3
Sea level	HD	*MJ*	175	172	170	168	165	165

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 11

SOMMAIRE

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 2004 / 2005

250-300 SX/MXC/EXC

	Une moto propre fait économiser temps et argent!	1ère révision après 10 heures ou 1000 km	après 20 heures ou 2000 km	après 4000 km ou 1x par an
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte		●	
	Vidanger la boîte	●		●
	Vérifier la bougie, régler les électrodes	●	●	
	hanger la bougie			●
CARBURATEUR	Vérifier état et étanchéité pipe et manchon de carbu			●
	Vérifier le ralenti	●		●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●		●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●		●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement			●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●		●
	Vérifier niveau dans maître-cylindre d'embrayage	●	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier			●
	Vérifier état et position des fils électriques			●
	Vérifier réglage du phare			●
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	●		●
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●		●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●		●
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●		●
	Vérifier serrage vis circuit de frein	●		●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●		●
	Nettoyer les cache-poussière			●
	Purger les bras de fourche			●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant			●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●		●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●		●
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes			●
	Vérifier état et pression des pneus	●		●
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●		●
	Graisser la chaîne	●		●
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●		●

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!

	au moins 1x par an	Tous les 2 ans ou 20000 km
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	●	
Entretien complet de la fourche	●	
Entretien complet de l'amortisseur		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches	●	
Nettoyer et régler le carburateur	●	
Remplacer la fibre de verre du pot terminal	●	
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol	●	
Remplacer l'huile de l'embrayage hydraulique	●	
Remplacer le liquide de frein	●	

EN USAGE COMPETITION IL FAUT FAIRE LA REVISION DES 4000 KM APRES CHAQUE COURSE!
IL NE FAUT PAS DEPASSER LA REVISION DE PLUS DE 5 HEURES OU DE 500 KM.
LES R'EVISIONS DANS LES ATELIERS KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTROLES ET L'ENTRETIEN PAR LE!

Vérifications et travaux d'entretien importants à effectuer par le pilote	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

VERIFICATIONS RECOMMANDEES EN CE QUI CONCERNE LE MOTEUR 250/300 UTILISE EN COMPETITIONS D'ENDURO (A DEMANDER EN PLUS A L'AGENT KTM)						
	30	45	60	90	120	135
	heures	heures	heures	heures	heures	heures
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	●	●	●	●	●	●
Usure des disques d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Contrôle de la longueur des ressorts d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	●	●	●	●	●	●
Contrôle du bon fonctionnement de la valve à l'échappement	●	●	●	●	●	●
Contrôle du faux-rond en bout d'embiellage	●	●	●	●	●	●
Contrôle du jeu radial de la tête de bielle	●		●		●	
Contrôle du jeu radial au pied de bielle	●				●	
Remplacement des roulements d'embiellage	●		●		●	
Remplacement des roulements d'embiellage et de bielle		●		●		●
Contrôle de l'usure de toute la boîte, y compris les roulements et le guide-fourchettes		●		●		●

VERIFICATIONS RECOMMANDEES EN CE QUI CONCERNE LE MOTEUR 250/300 UTILISE ENDURO COMME LOISIR (A DEMANDER EN PLUS A L'AGENT KTM)						
	60	90	120	180	240	270
	heures	heures	heures	heures	heures	heures
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	●	●	●	●	●	●
Usure des disques d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Contrôle de la longueur des ressorts d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	●	●	●	●	●	●
Contrôle du bon fonctionnement de la valve à l'échappement	●	●	●	●	●	●
Contrôle du faux-rond en bout d'embiellage	●	●	●	●	●	●
Contrôle du jeu radial de la tête de bielle	●		●		●	
Contrôle du jeu radial au pied de bielle	●				●	
Contrôle des roulements d'embiellage	●		●		●	
Remplacement des roulements d'embiellage et de bielle		●		●		●
Contrôle de l'usure de toute la boîte, y compris les roulements et le guide-fourchettes		●		●		●

NOTA BENE: S'IL S'AVERE LORS DU CONTROLE QUE LES TOLERANCES SONT DEPASSEES, IL FAUT REMPLACER LES ELEMENTS CONCERNES.

PLAN DE GRAISSAGE ET D´ENTRETIEN 2006

250 SX/SXS/XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS
300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS

	UNE MOTO PROPRE FAIT ECONOMISER TEMPS ET ARGENT!	après chaque course	1ère révision au bout de 10 heures	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	au moins 1 fois par an
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte			●		
	Vidanger la boîte	●	●		●	●
	Vérifier la bougie, régler les électrodes		●	●		
	hanger la bougie	●			●	
	Nettoyer le capuchon de bougie et vérifier qu'il tient bien en place	●		●	●	
	Vérifier le serrage des vis de kick et de sélecteur	●		●	●	
CARBURATEUR	Vérifier l'état et l'étanchéité du manchon de carburateur et de la pipe d'admission	●			●	●
	Vérifier le ralenti	●	●		●	●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●	●		●	●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●		●	●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement	●		●	●	
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●		●	
	Vérifier le niveau de liquide dans le maître-cylindre de l'embrayage hydraulique	●	●	●	●	
	Nettoyer filtre à air et boîtier	●	●	●	●	●
	Vérifier état et position des fils électriques	●			●	
	Vérifier réglage du phare	●			●	
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	●	●		●	
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●		●	
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●		●	
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●	●		●	
	Vérifier que les vis et les tétons de guidage au niveau des freins tiennent bien en place	●	●		●	
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●	●	●	
	Nettoyer les cache-poussière	●		●	●	
	Purger les bras de fourche	●		●	●	
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant	●			●	
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●		●	
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●	●		●	
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●	●	●	
	Vérifier état et pression des pneus	●	●	●	●	
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	●	●	●	
	Graisser la chaîne, Nettoyer et graisser les vis de réglage des tendeurs de chaîne	●	●	●	●	
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	●		●	

IL NE FAUT EN AUCUN CAS DEPASSER DE PLUS DE 5 HEURES LE TEMPS ENTRE DEUX REVISIONS. LES REVISIONS DANS UN ATELIER KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTROLES ET L'ENTRETIEN QUE DOIT EFFECTUER LE PILOTE.

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	toutes les 80 heures	toutes les 120 heures	au moins 1 fois par an	tous les 2 ans
Nettoyer et régler le carburateur					C/H	
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	C	C/H	C/H	C/H		
Vérifier l'usure des disques d'embrayage et la longueur des ressorts	C	C/H	C/H	C/H		
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	C	C/H	C/H	C/H		
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	C/H	C/H	C/H	C/H		
Contrôle du roulement de pied de bielle	C	C/H	C/H	C/H		
Remplacement des roulements d'embiellage			C	H		
Remplacement du roulement de tête de bielle		C	C	C/H		
Vérifier la boîte de vitesses, la sélection et les roulements		C	C	C/H		
Entretien complet de la fourche	C	C	C/H	C	C/H	
Entretien complet de l'amortisseur			C			C/H
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches					C/H	
Remplacer la coupelle du maître-cylindre du frein arrière	C	C/H	C/H	C/H		
Remplacer le bourrage du pot d'échappement	C	C/H	C/H	C/H		
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol					C/H	
Remplacer le liquide de frein	C	C/H	C/H	C/H	C/H	
Remplacer le liquide de l'embrayage hydraulique					C/H	

C = POUR UNE UTILISATION **C**OMPETITION TOUT-TERRAIN
H = POUR UNE UTILISATION DE LOISIR (**H**OBBY)

REMARQUE: S'IL S'AVERE LORS DU CONTROLE QUE LES TOLERANCES SONT DEPASSEES, IL FAUT REMPLACER LES ELEMENTS CONCERNES.

VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À EFFECTUER PAR LE PILOTE	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier		●	●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		●
Déposer le boisseau, le nettoyer et le huiler		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

KTM PLAN DE GRAISSAGE ET D´ENTRETIEN 2007

250 SX

	UNE MOTO PROPRE FAIT ECONOMISER TEMPS ET ARGENT!	avant chaque course	1ère révision au bout de 10 heures	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	au moins 1 fois par an
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte			●		
	Vidanger la boîte	●	●		●	●
	Vérifier la bougie, régler les électrodes		●	●		
	hanger la bougie	●			●	
	Nettoyer le capuchon de bougie et vérifier qu'il tient bien en place	●		●	●	
	Vérifier le serrage des vis de kick et de sélecteur	●		●	●	
CARBURATEUR	Vérifier l'état et l'étanchéité du manchon de carburateur et de la pipe d'admission	●			●	●
	Vérifier le ralenti	●	●		●	●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●	●		●	●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●		●	●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement	●		●	●	
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●		●	
	Vérifier le niveau de liquide dans le maître-cylindre de l'embrayage hydraulique	●	●	●	●	
	Nettoyer filtre à air et boîtier	●	●	●	●	●
	Vérifier état et position des fils électriques	●			●	
	Vérifier réglage du phare	●			●	
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	●	●		●	
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●		●	
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●		●	
	Vérifier si la poignée et la pédale de frein fonctionnent bien, ne sont pas dures et ont de la garde. Event. régler	●	●		●	
	Vérifier que les vis et les tétons de guidage au niveau des freins tiennent bien en place	●	●		●	
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●	●	●	
	Nettoyer les cache-poussière	●		●	●	
	Purger les bras de fourche	●		●	●	
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant	●			●	
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●		●	
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●	●		●	
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●	●	●	
	Vérifier état et pression des pneus	●	●	●	●	
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	●	●	●	
	Graisser la chaîne, Nettoyer et graisser les vis de réglage des tendeurs de chaîne	●	●	●	●	
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	●		●	

Il ne faut en aucun cas dépasser de plus de 5 heures le temps entre deux révisions.
Les révisions dans un atelier KTM ne remplacent pas les contrôles et l'entretien que doit effectuer le pilote.

250 SX 2007 **TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS A FAIRE EFFECTUER EN PLUS PAR UN ATELIER KTM**	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	Toutes les 60 heures	toutes les 80 heures	au moins 1 fois par an	tous les 2 ans
Nettoyer et régler le carburateur					●	
Remplacer le boisseau, l'aiguille, le pointeau et le puits d'aiguille				●		
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	●	●	●	●		
Vérifier l'usure des disques d'embrayage et la longueur des ressorts	●	●	●	●		
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	●	●	●	●		
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	●	●	●	●		
Contrôle du roulement de pied de bielle	●	●	●	●		
Remplacement des roulements d'embiellage				●		
Remplacement du roulement de tête de bielle		●		●		
Vérifier la boîte de vitesses, la sélection et les roulements		●		●		
Entretien complet de la fourche	●		●	●	●	
Entretien complet de l'amortisseur				●		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches					●	
Remplacer la coupelle du maître-cylindre du frein arrière	●	●	●	●		
Remplacer le bourrage du pot d'échappement	●	●	●	●		
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol					●	
Remplacer le liquide de frein	●	●	●	●	●	
Changer le liquide de l'embrayage hydraulique					●	

Remarque: S'il s'avère lors du contrôle que les tolérances sont dépassées, il faut remplacer les éléments concernés.

250 SX 2007 **VERIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS A EFFECTUER PAR LE PILOTE**	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier		●	●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		●
Déposer le boisseau, le nettoyer et le huiler		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

PLAN DE GRAISSAGE ET D´ENTRETIEN 2007

250 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS
300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS

	UNE MOTO PROPRE FAIT ECONOMISER TEMPS ET ARGENT!	avant chaque course	1ère révision au bout de 10 heures	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	au moins 1 fois par an
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte			●		
	Vidanger la boîte	●	●		●	●
	Vérifier la bougie, régler les électrodes		●	●		
	hanger la bougie	●			●	
	Nettoyer le capuchon de bougie et vérifier qu'il tient bien en place	●		●	●	
	Vérifier le serrage des vis de kick et de sélecteur	●		●	●	
	Nettoyer et lubrifier le carter de roulement du moteur de démarreur électrique ainsi que le démarreur électrique			●	●	●
CARBURATEUR	Vérifier l'état et l'étanchéité du manchon de carburateur et de la pipe d'admission	●			●	●
	Vérifier le ralenti	●	●		●	●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●	●		●	●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●		●	●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement	●		●	●	
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●		●	
	Vérifier le niveau de liquide dans le maître-cylindre de l'embrayage hydraulique	●	●	●	●	
	Nettoyer filtre à air et boîtier	●	●	●	●	●
	Vérifier état et position des fils électriques	●			●	
	Vérifier réglage du phaare	●			●	
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	●	●		●	
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●		●	
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●		●	
	Vérifier si la poignée et la pédale de frein fonctionnent bien, ne sont pas dures et ont de la garde. Event. régler	●	●		●	
	Vérifier que les vis et les tétons de guidage au niveau des freins tiennent bien en place	●	●		●	
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●	●	●	
	Nettoyer les cache-poussière	●		●	●	
	Purger les bras de fourche	●		●	●	
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant	●			●	
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●		●	
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●	●		●	
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●	●	●	
	Vérifier état et pression des pneus	●	●	●	●	
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	●	●	●	
	Graisser la chaîne, Nettoyer et graisser les vis de réglage des tendeurs de chaîne	●	●	●	●	
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	●		●	

Il ne faut en aucun cas dépasser de plus de 5 heures le temps entre deux révisions.
Les révisions dans un atelier KTM ne remplacent pas les contrôles et l'entretien que doit effectuer le pilote.

250/300 XC/XC-W/EXC SIX DAYS/EXC 2007 TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDES POUVANT ETRE DEMANDES EN SUPPLEMENT!	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	Toutes les 60 heures	toutes les 80 heures	Toutes les 100 heures	toutes les 120 heures	au moins 1 fois par an	tous les 2 ans
Nettoyer et régler le carburateur							C/H	C/H
Remplacer le boisseau, l'aiguille, le pointeau et le puits d'aiguille					C/H			
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Vérifier l'usure des disques d'embrayage et la longueur des ressorts	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	C/H	C/H	C/H	C/H	C/H	C/H		
Contrôle du roulement de pied de bielle	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Remplacement des roulements d'embiellage				C/H		C/H		
Remplacement du roulement de tête de bielle		C		C		H		
Vérifier la boîte de vitesses, la sélection et les roulements		C		C		H		
Entretien complet de la fourche	C	C		C/H	C	C	C/H	
Entretien complet de l'amortisseur				C				C/H
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches							C/H	
Remplacer la coupelle du maître-cylindre du frein arrière	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Remplacer le bourrage du pot d'échappement	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol							C/H	
Remplacer le liquide de frein	C	C/H	C	C/H	C	C/H	C/H	
Remplacer le liquide de frein embrayage							C/H	

C = POUR UNE UTILISATION **C**OMPETITION TOUT-TERRAIN
H = POUR UNE UTILISATION DE LOISIR (**H**OBBY)

Remarque: S'il s'avère lors du contrôle que les tolérances sont dépassées, il faut remplacer les éléments concernés.

250/300 XC/XC-W/EXC SIX DAYS/EXC 2007 VERIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS A EFFECTUER PAR LE PILOTE	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier		●	●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		●
Déposer le boisseau, le nettoyer et le huiler		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

KTM PLAN DE GRAISSAGE ET D´ENTRETIEN 2008/2009

250 SX

	UNE MOTO PROPRE FAIT ECONOMISER TEMPS ET ARGENT!	avant chaque course	1ère révision au bout de 10 heures	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	au moins 1 fois par an
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte			●		
	Vidanger la boîte	●	●		●	●
	Vérifier la bougie, régler les électrodes		●	●		
	hanger la bougie	●			●	
	Nettoyer le capuchon de bougie et vérifier qu'il tient bien en place	●		●	●	
	Vérifier le serrage des vis de kick et de sélecteur	●		●	●	
CARBURATEUR	Vérifier l'état et l'étanchéité du manchon de carburateur et de la pipe d'admission	●			●	●
	Vérifier le ralenti	●	●		●	●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●	●		●	●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●		●	●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement	●		●	●	
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●		●	
	Vérifier le niveau de liquide dans le maître-cylindre de l'embrayage hydraulique	●	●	●	●	
	Nettoyer filtre à air et boîtier	●	●	●	●	●
	Vérifier état et position des fils électriques	●			●	
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●		●	
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●		●	
	Vérifier si la poignée et la pédale de frein fonctionnent bien, ne sont pas dures et ont de la garde. Event. régler	●	●		●	
	Vérifier que les vis et les tétons de guidage au niveau des freins tiennent bien en place	●	●		●	
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●	●	●	
	Nettoyer les cache-poussière	●		●	●	
	Purger les bras de fourche	●		●	●	
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant	●			●	
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●		●	
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●	●		●	
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●	●	●	
	Vérifier état et pression des pneus	●	●	●	●	
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	●	●	●	
	Graisser la chaîne, Nettoyer et graisser les vis de réglage des tendeurs de chaîne	●	●	●	●	
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	●		●	

Il ne faut en aucun cas dépasser de plus de 5 heures le temps entre deux révisions.
Les révisions dans un atelier KTM ne remplacent pas les contrôles et l'entretien que doit effectuer le pilote.

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS A FAIRE EFFECTUER EN PLUS PAR UN ATELIER KTM	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	Toutes les 60 heures	toutes les 80 heures	au moins 1 fois par an	tous les 2 ans
Nettoyer et régler le carburateur					●	
Remplacer le boisseau, l'aiguille, le pointeau et le puits d'aiguille				●		
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	●	●	●	●		
Vérifier l'usure des disques d'embrayage et la longueur des ressorts	●	●	●	●		
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	●	●	●	●		
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	●	●	●	●		
Contrôle du roulement de pied de bielle	●	●	●	●		
Remplacement des roulements d'embiellage				●		
Remplacement du roulement de tête de bielle		●		●		
Vérifier la boîte de vitesses, la sélection et les roulements		●		●		
Entretien complet de la fourche	●		●	●	●	
Entretien complet de l'amortisseur				●		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches					●	
Remplacer la coupelle du maître-cylindre du frein arrière	●	●	●	●		
Remplacer le bourrage du pot d'échappement	●	●	●	●		
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol					●	
Remplacer le liquide de frein	●	●	●	●	●	
Changer le liquide de l'embrayage hydraulique					●	

Remarque: S'il s'avère lors du contrôle que les tolérances sont dépassées, il faut remplacer les éléments concernés.

VERIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS A EFFECTUER PAR LE PILOTE	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier		●	●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		●
Déposer le boisseau, le nettoyer et le huiler		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

PLAN DE GRAISSAGE ET D´ENTRETIEN 2008/2009

250/300 XC/XC-W/EXC/EXC-E SIX DAYS
250/300 EXC-E/EXC-E SIX DAYS

250/300 XC/XC-W/EXC/EXC Six Days/EXC-E/EXC-E Six Days 2008

UNE MOTO PROPRE FAIT ECONOMISER TEMPS ET ARGENT!

		avant chaque course	1ère révision au bout de 10 heures	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	au moins 1 fois par an
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte			●		
	Vidanger la boîte	●	●		●	●
	Vérifier la bougie, régler les électrodes		●	●		
	hanger la bougie	●			●	
	Nettoyer le capuchon de bougie et vérifier qu’il tient bien en place	●		●	●	
	Vérifier le serrage des vis de kick et de sélecteur	●		●	●	
	Nettoyer et lubrifier le carter de roulement du moteur de démarreur électrique ainsi que le démarreur électrique			●	●	●
	Contrôler le jeu du pignon de démarreur, le cas échéant, rectifier le jeu, contrôler le serrage des bagues de palier.			●	●	●
CARBURATEUR	Vérifier l’état et l’étanchéité du manchon de carburateur et de la pipe d’admission	●			●	●
	Vérifier le ralenti	●	●		●	●
	Vérifier état et position durites de mise à l’air	●	●		●	●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●		●	●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement	●		●	●	
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●		●	
	Vérifier le niveau de liquide dans le maître-cylindre de l’embrayage hydraulique	●	●	●	●	
	Nettoyer filtre à air et boîtier	●	●	●	●	●
	Vérifier état et position des fils électriques	●			●	
	Vérifier réglage du phaare	●			●	
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	●	●		●	
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●		●	
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●		●	
	Vérifier si la poignée et la pédale de frein fonctionnent bien, ne sont pas dures et ont de la garde. Event. régler	●	●		●	
	Vérifier que les vis et les tétons de guidage au niveau des freins tiennent bien en place	●	●		●	
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●	●	●	
	Nettoyer les cache-poussière	●		●	●	
	Purger les bras de fourche	●		●	●	
	Vérifier l’ancrage du bras oscillant	●			●	
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●		●	
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●	●		●	
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●	●	●	
	Vérifier état et pression des pneus	●	●	●	●	
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	●	●	●	
	Graisser la chaîne, Nettoyer et graisser les vis de réglage des tendeurs de chaîne	●	●	●	●	
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	●		●	

Il ne faut en aucun cas dépasser de plus de 5 heures le temps entre deux révisions.
Les révisions dans un atelier KTM ne remplacent pas les contrôles et l’entretien que doit effectuer le pilote.

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDES POUVANT ETRE DEMANDES EN SUPPLEMENT!	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	Toutes les 60 heures	toutes les 80 heures	Toutes les 100 heures	toutes les 120 heures	au moins 1 fois par an	tous les 2 ans
Nettoyer et régler le carburateur							C/H	C/H
Remplacer le boisseau, l'aiguille, le pointeau et le puits d'aiguille					C/H			
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Vérifier l'usure des disques d'embrayage et la longueur des ressorts	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	C/H	C/H	C/H	C/H	C/H	C/H		
Contrôle du roulement de pied de bielle	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Remplacement des roulements d'embiellage				C/H		C/H		
Remplacement du roulement de tête de bielle		C		C		H		
Vérifier la boîte de vitesses, la sélection et les roulements		C		C		H		
Entretien complet de la fourche	C	C		C/H	C	C	C/H	
Entretien complet de l'amortisseur				C				C/H
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches							C/H	
Remplacer la coupelle du maître-cylindre du frein arrière	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Remplacer le bourrage du pot d'échappement	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol							C/H	
Remplacer le liquide de frein	C	C/H	C	C/H	C	C/H	C/H	
Remplacer le liquide de frein embrayage							C/H	

C = POUR UNE UTILISATION **C**OMPETITION TOUT-TERRAIN
H = POUR UNE UTILISATION DE LOISIR (**H**OBBY)

Remarque: S'il s'avère lors du contrôle que les tolérances sont dépassées, il faut remplacer les éléments concernés.

VERIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS A EFFECTUER PAR LE PILOTE	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier		●	●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		●
Déposer le boisseau, le nettoyer et le huiler		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●



PLAN DE GRAISSAGE ET D´ENTRETIEN 2010

250 SX

Travaux de maintenance importants à faire exécuter par un atelier KTM agréé

		S10N	S20A	S40A
Moteur	Contrôler le niveau d'huile de boîte.		•	•
	Vidanger l'huile de boîte de vitesses.	•		•
	Vérifier l'état de la bougie et la remplacer si nécessaire.	•	•	•
	Nettoyer le capuchon de bougie et vérifier qu'il est bien en place.		•	•
	Vérifier que la vis du sélecteur et du kick est bien serrée.	•	•	•
	Vérifier que les vis de fixation du moteur sont correctement serrées.	•	•	•
Carburateur	Vérifier que l'embout de purge et que le cache-poussière du carburateur ne sont pas fendus et ne fuient pas.	•		•
	Vérifier le ralenti.	•		•
	Vérifier que les conduites d'aération ne sont pas endommagées et qu'elles ne sont pas pliées.	•		•
Pièces rapportées	Vérifier que le système de refroidissement ne fuit pas.	•		•
	Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement.	•		•
	Contrôler l'étanchéité et la fixation correcte de l'échappement.		•	•
	Vérifier que les câbles d'accélérateur ne sont pas endommagés, qu'ils coulissent aisément et qu'ils ne sont pas pliés.	•	•	•
	Contrôler le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.	•	•	•
	Nettoyer le filtre à air.	•	•	•
	Vérifier que les câbles ne sont pas endommagés et qu'ils ne sont pas pliés.	•		•
Freins	Vérifier les plaquettes de frein avant.	•		•
	Vérifier les plaquettes de frein arrière.	•		•
	Contrôler les disques de frein.	•		•
	Vérifier le niveau de liquide de frein avant.	•	•	•
	Contrôler le niveau de liquide de frein arrière.	•	•	•
	Vérifier que les durites de frein ne sont pas endommagées et qu'elles ne fuient pas.	•		•
	Vérifier la course libre de la poignée de frein à main.	•	•	•
	Vérifier la course libre de la pédale de frein arrière.	•	•	•
	Vérifier que le système de frein fonctionne correctement.	•	•	•
	Vérifier que les vis et les boulons de guidage du système de freinage sont bien serrés.	•	•	•
Partie-cycle	Vérifier que l'amortisseur et la fourche ne fuient pas et qu'ils fonctionnent correctement.	•	•	•
	Nettoyer les cache-poussières des bras de fourche.	•	•	•
	Purger les bras de fourche.	•	•	•
	Vérifier les roulements du bras oscillant.	•		•
	Vérifier l'état du cadre et du bras oscillant.	•		•
	Contrôler le jeu du palier de la tête de direction.	•		•
	Vérifier que toutes les vis du châssis sont bien serrées.	•		•
Roues	Vérifier la tension des rayons.	•	•	•
	Vérifier l'état du moyeu de roue.	•	•	•
	Vérifier que les jantes ne sont pas voilées.	•	•	•
	Contrôler l'état des pneus.	•	•	•
	Contrôler la pression de l'air des pneus.	•	•	•
	Contrôler l'usure de la chaîne.	•	•	•
	Contrôler la tension de chaîne.	•	•	•
	Nettoyer la chaîne.	•	•	•
	Vérifier que les axes des roues n'ont pas de jeu.	•		•
	Nettoyer et graisser les vis de réglage du tendeur de chaîne.	•	•	•

S10N : Une fois après 10 heures d'utilisation - correspond à env. 70 litres de carburant
S20A : Toutes les 20 heures d'utilisation - correspond à env. 140 litres de carburant (37 US gal)
S40A : Toutes les 40 heures d'utilisation - correspond à env. 280 litres de carburant / après la compétition

Travaux de maintenance importants à faire exécuter par un atelier KTM agréé (ordre additionnel)

	S10A	S20N	S20A	S30A	S40A	S80A	J1A
Contrôler/régler les composants du carburateur.						•	
Vérifier la pipe d'admission.			•		•	•	
Vérifier le revêtement des disques d'embrayage.			•		•	•	
Vérifier la longueur du ressort d'embrayage.			•		•	•	
Contrôler le cylindre et le piston.			•		•	•	
Vérifier les logements des axes de pistons.			•		•	•	
Vérifier le fonctionnement et la souplesse de la valve d'échappement et la nettoyer.			•		•	•	
Remplacer le roulement principal du vilebrequin.						•	
Remplacer le palier de bielle.					•	•	
Contrôler intégralement la boîte de vitesses.					•	•	
Contrôler la sélection.					•	•	
Exécuter la maintenance majeure de la fourche.				•			
Exécuter la petite maintenance de la fourche.	•		•	•	•	•	
Exécuter l'entretien de l'amortisseur.		•			•	•	
Graisser le palier de la tête de direction.							•
Remplacer les coupelles de joint du cylindre de frein à pied.					•	•	
Remplacer la laine de roche du silencieux arrière.			•		•	•	
Vidanger le liquide de l'embrayage hydraulique.							•
Remplacer le liquide de frein avant.							•
Remplacer le liquide de frein arrière.							•
Traiter les contacts et les commandes électriques à l'aérosol anti-humidité.							•

S10A : Toutes les 10 heures d'utilisation - correspond à env. 70 litres de carburant
S20N : Une fois après 20 heures d'utilisation - correspond à env. 140 litres de carburant (5,55 US gal)
S20A : Toutes les 20 heures d'utilisation - correspond à env. 140 litres de carburant (37 US gal)
S30A : Toutes les 30 heures d'utilisation - correspond à env. 210 litres de carburant (55,5 US gal)
S40A : Toutes les 40 heures d'utilisation - correspond à env. 280 litres de carburant (74 US gal)
S80A : Toutes les 80 heures d'utilisation - correspond à env. 560 litres de carburant (148 US gal)
J1A : Tous les ans

Contrôles et travaux d'entretien importants à effectuer par le pilote

	NB1A
Contrôler le niveau d'huile de boîte.	•
Vérifier le niveau de liquide de frein avant.	•
Contrôler le niveau de liquide de frein arrière.	•
Vérifier les plaquettes de frein avant.	•
Vérifier les plaquettes de frein arrière.	•
Vérifier et régler les câbles d'accélérateur.	•
Purger les bras de fourche.	•
Nettoyer les cache-poussières des bras de fourche.	•
Nettoyer la chaîne.	•
Contrôler la tension de chaîne.	•
Contrôler l'usure de la chaîne.	•
Vérifier l'usure de la couronne/du pignon.	•
Nettoyer le filtre à air.	•
Contrôler la pression de l'air des pneus.	•
Contrôler l'état des pneus.	•
Contrôler le niveau de liquide de refroidissement.	•
Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur.	•
Vérifier que toutes les commandes peuvent être actionnées facilement.	•
Vérifier l'efficacité du freinage.	•
Vérifier régulièrement que toutes les vis, tous les écrous et tous les colliers sont bien serrés.	•

NB1A : Suivant les conditions d'utilisation, le cas échéant.

PLAN DE GRAISSAGE ET D´ENTRETIEN 2010

250/300 XC/XC-W/EXC/EXC-E SIX DAYS
250/300 EXC-E/EXC-E SIX DAYS

Travaux de maintenance importants à faire exécuter par un atelier KTM agréé

		S10N	S20A	S40A
Moteur	Contrôler le niveau d'huile de boîte.		•	•
	Vidanger l'huile de boîte de vitesses.	•		•
	Vérifier l'état de la bougie et la remplacer si nécessaire.	•	•	•
	Nettoyer le capuchon de bougie et vérifier qu'il est bien en place.		•	•
	Vérifier que la vis du sélecteur et du kick est bien serrée.	•	•	•
	Vérifier que les vis de fixation du moteur sont correctement serrées.	•	•	•
	Nettoyer les bagues de palier du lanceur de démarreur, vérifier leur fixation et les graisser. (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300)			•
	Vérifier l'absence de jeu sur le lanceur de démarreur. (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300)			•
Carburateur	Vérifier que l'embout de purge et que le cache-poussière du carburateur ne sont pas fendus et ne fuient pas.	•		•
	Vérifier le ralenti.	•		•
	Vérifier que les conduites d'aération ne sont pas endommagées et qu'elles ne sont pas pliées.	•		•
Pièces rapportées	Vérifier que le système de refroidissement ne fuit pas.	•		•
	Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement.	•		•
	Contrôler l'étanchéité et la fixation correcte de l'échappement.		•	•
	Vérifier que les câbles d'accélérateur ne sont pas endommagés, qu'ils coulissent aisément et qu'ils ne sont pas pliés.	•	•	•
	Contrôler le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.	•	•	•
	Nettoyer le filtre à air.	•	•	•
	Vérifier que les câbles ne sont pas endommagés et qu'ils ne sont pas pliés.	•		•
	Contrôler le bon fonctionnement de l'équipement électrique.	•	•	•
	Vérifier le réglage du phare. (EXC, EXC SIX DAYS)	•	•	•
Freins	Vérifier les plaquettes de frein avant.	•		•
	Vérifier les plaquettes de frein arrière.	•		•
	Contrôler les disques de frein.	•		•
	Vérifier le niveau de liquide de frein avant.	•	•	•
	Contrôler le niveau de liquide de frein arrière.	•	•	•
	Vérifier que les durites de frein ne sont pas endommagées et qu'elles ne fuient pas.	•		•
	Vérifier la course libre de la poignée de frein à main.	•	•	•
	Vérifier la course libre de la pédale de frein arrière.	•	•	•
	Vérifier que le système de frein fonctionne correctement.	•	•	•
	Vérifier que les vis et les boulons de guidage du système de freinage sont bien serrés.	•	•	•
Partie-cycle	Vérifier que l'amortisseur et la fourche ne fuient pas et qu'ils fonctionnent correctement.	•	•	•
	Nettoyer les cache-poussières des bras de fourche.	•	•	•
	Purger les bras de fourche.	•	•	•
	Vérifier l'état du cadre et du bras oscillant.	•		•
	Vérifier les roulements du bras oscillant.	•		•
	Contrôler le jeu du palier de la tête de direction.	•		•
	Vérifier que toutes les vis du châssis sont bien serrées.	•		•
Roues	Vérifier la tension des rayons.	•	•	•
	Vérifier l'état du moyeu de roue.	•	•	•
	Vérifier que les jantes ne sont pas voilées.	•	•	•
	Contrôler l'état des pneus.	•	•	•
	Contrôler la pression de l'air des pneus.	•	•	•
	Contrôler l'usure de la chaîne.	•	•	•
	Contrôler la tension de chaîne.	•	•	•
	Nettoyer la chaîne.	•	•	•
Roues	Vérifier que les axes des roues n'ont pas de jeu.	•		•
	Nettoyer et graisser les vis de réglage du tendeur de chaîne.	•	•	•

S10N : une fois après 10 heures d'utilisation
S20A : toutes les 20 heures d'utilisation
S40A : toutes les 40 heures d'utilisation/après chaque course

Travaux de maintenance importants à faire exécuter par un atelier KTM agréé (ordre additionnel)

	Utilisation en compétition				Utilisation pour les loisirs				S10A	S20N	S30A	J1A
	S10A	S20A	S40A	S80A	S20A	S40A	S60A	S80A				
Exécuter l'entretien de la fourche. (EXC, EXC SIX DAYS, XC-W)			•	•		•		•				
Exécuter l'entretien de l'amortisseur. (EXC, EXC SIX DAYS, XC-W)			•	•			•					
Exécuter la petite maintenance de la fourche. (XC)									•		•	
Exécuter la maintenance majeure de la fourche. (XC)											•	
Exécuter l'entretien de l'amortisseur. (XC)			•	•		•		•		•		
Graisser le palier de la tête de direction.												•
Remplacer les coupelles de joint du cylindre de frein à pied.		•	•	•		•		•				
Remplacer la laine de roche du silencieux arrière.		•	•	•		•		•				
Vidanger le liquide de l'embrayage hydraulique.												•
Remplacer le liquide de frein avant.												•
Remplacer le liquide de frein arrière.												•
Traiter les contacts et les commandes électriques à l'aérosol anti-humidité.												•
Contrôler/régler les composants du carburateur.			•	•				•				
Vérifier la pipe d'admission.		•	•	•		•		•				
Vérifier le revêtement des disques d'embrayage.		•	•	•		•		•				

	Utilisation en compétition				Utilisation pour les loisirs				S10A	S20N	S30A	J1A
	S10A	S20A	S40A	S80A	S20A	S40A	S60A	S80A				
Vérifier la longueur du ressort d'embrayage.		•	•	•		•		•				
Contrôler le cylindre et le piston.		•	•	•		•		•				
Vérifier les logements des axes de pistons.		•	•	•		•		•				
Vérifier le fonctionnement et la souplesse de la valve d'échappement et la nettoyer.	•	•	•	•	•	•	•	•				
Remplacer le roulement principal du vilebrequin.				•				•				
Remplacer le palier de bielle.			•	•				•				
Contrôler la boîte de vitesses.			•	•				•				
Contrôler la sélection.			•	•				•				

S10A : toutes les 10 heures d'utilisation
S40A : toutes les 40 heures d'utilisation
S20A : toutes les 20 heures d'utilisation
S60A : toutes les 60 heures d'utilisation
S80A : toutes les 80 heures d'utilisation
S20N : une fois après 20 heures d'utilisation
S30A : toutes les 30 heures d'utilisation
J1A : tous les ans

Contrôles et travaux d'entretien importants à effectuer par le pilote

	NB1A
Contrôler le niveau d'huile de boîte.	•
Vérifier le niveau de liquide de frein avant.	•
Contrôler le niveau de liquide de frein arrière.	•
Vérifier les plaquettes de frein avant.	•
Vérifier les plaquettes de frein arrière.	•
Vérifier et régler les câbles d'accélérateur.	•
Purger les bras de fourche.	•
Nettoyer les cache-poussières des bras de fourche.	•
Nettoyer la chaîne.	•
Contrôler la tension de chaîne.	•
Contrôler l'usure de la chaîne.	•
Vérifier l'usure de la couronne/du pignon.	•
Nettoyer le filtre à air.	•
Contrôler la pression de l'air des pneus.	•
Contrôler l'état des pneus.	•
Contrôler le niveau de liquide de refroidissement.	•
Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur.	•
Vérifier que toutes les commandes peuvent être actionnées facilement.	•
Vérifier l'efficacité du freinage.	•
Vérifier régulièrement que toutes les vis, tous les écrous et tous les colliers sont bien serrés.	•

NB1A : suivant les conditions d'utilisation, le cas échéant.

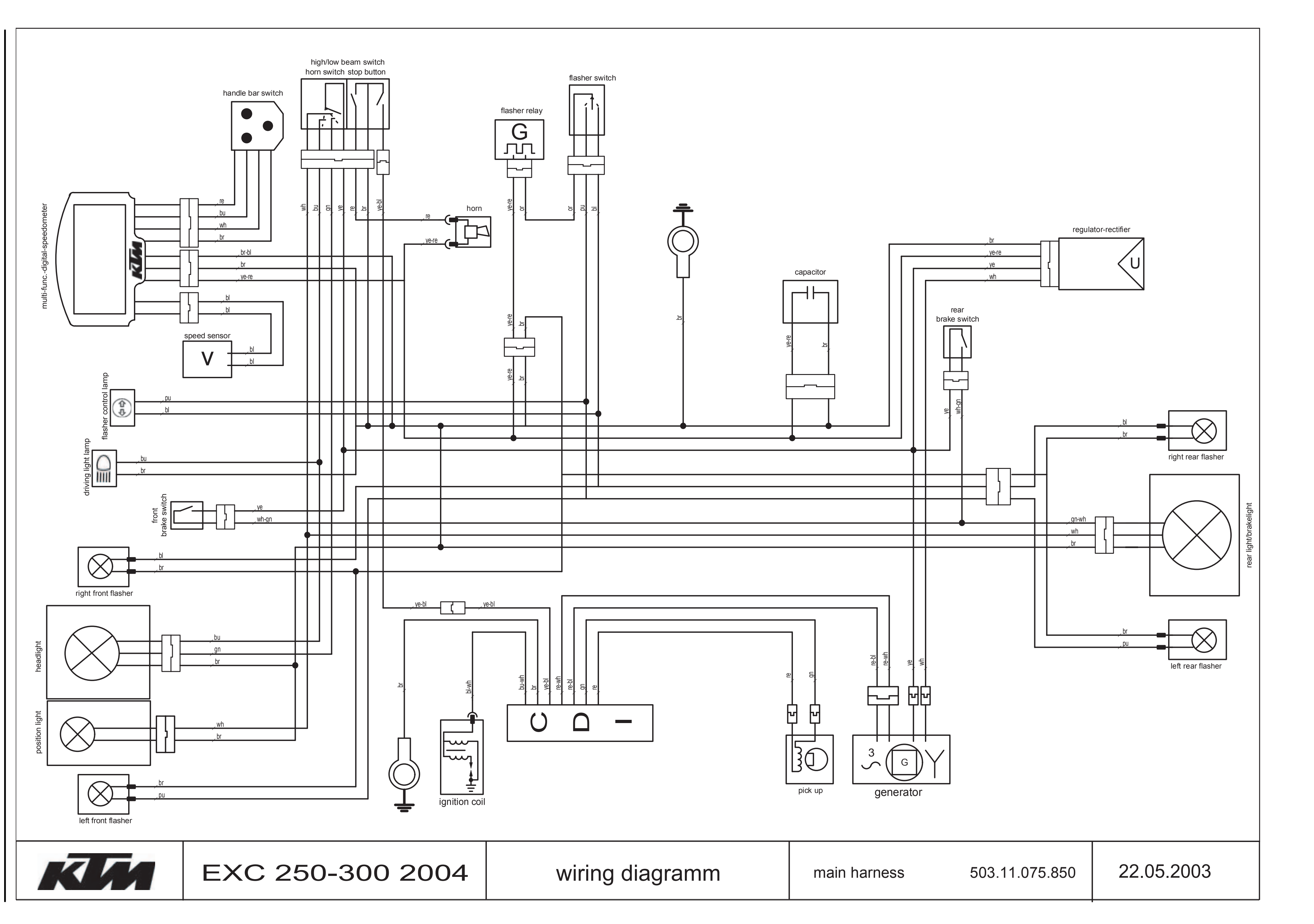
SCHEMAS DE CABLAGE 12

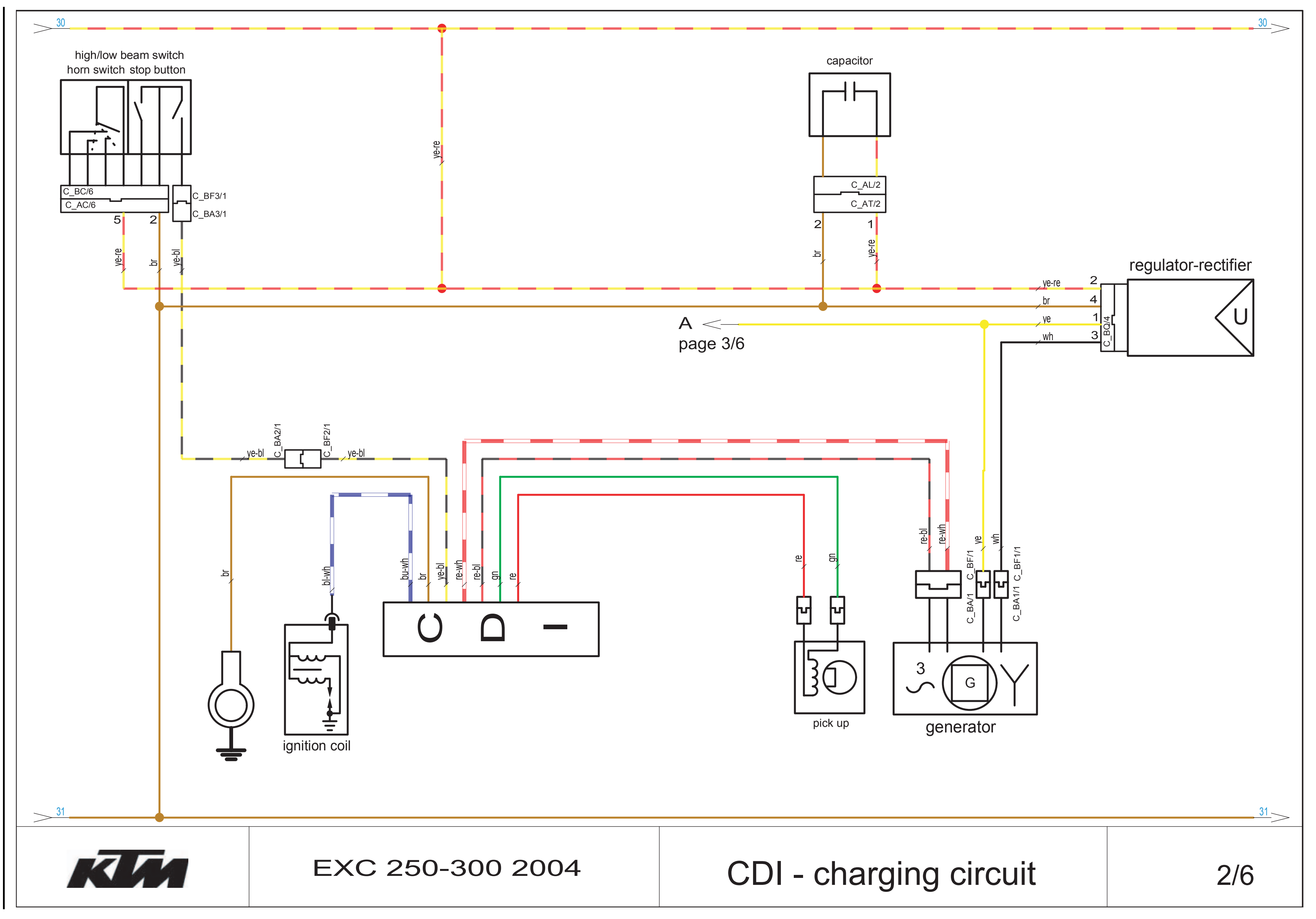
SOMMAIRE

Manuel de réparation KTM 250 / 300 Art.- Nr. 3.206.088-F

SCHEMAS DE CABLAGE 12

SOMMAIRE


high/low beam switch
horn switch stop button
handle bar switch
flasher switch
flasher relay
horn
multi-func.-digital-speedometer
regulator-rectifier
capacitor
rear brake switch
speed sensor
flasher control lamp
driving light lamp
front brake switch
right rear flasher
rear light/brakelight
right front flasher
headlight
position light
left front flasher
ignition coil
C D I
pick up
generator
left rear flasher
KTM
EXC 250-300 2004
wiring diagramm
main harness
503.11.075.850
22.05.2003


30
high/low beam switch
horn switch stop button
C_BC/6
C_AC/6
C_BF3/1
C_BA3/1
5
2
ye-re
br
ye-bl
capacitor
C_AL/2
C_AT/2
2
1
regulator-rectifier
ye-re 2
br 4
ye 1
wh 3
C_BQ/4
U
A
page 3/6
C_BA2/1
C_BF2/1
ye-bl
bl-wh
bu-wh
br
ye-bl
re-wh
re-bl
gn
re
CDI
re
gn
re-bl
re-wh
ye
wh
C_BA/1
C_BF/1
C_BA1/1
C_BF1/1
3
G
ignition coil
pick up
generator
31
KTM
EXC 250-300 2004
CDI - charging circuit
2/6

headlight

headlight

high/low beam switch

horn switch stop button

handle bar switch

driving light lamp

C_BC/6

C_AC/6

3 6 4 5 1 2

wh gn bu ye re br

br bu

ye-re

re

horn

C_BW/3

1 2 3

bu gn br

wh br

multi-func.-digital-speedometer

1 re

2 bu

3 wh

4 br

C_AN/4

2 ye-re

br-bl

1 br

C_AR/3

C_AM/3

1 bl

2 bl

C_AT1/2

C_AL1/2

speed sensor

V

bl

bl

A

page 2/6

rear brake switch

C_AK/2

C_AH/2

1 ye

2 gn-wh

front brake switch

C_AK1/2

C_AH1/2

1 ye

2 gn-wh

gn wh br

1 2 3

C_AJ/3

C_BG/3

rear light/brakelight

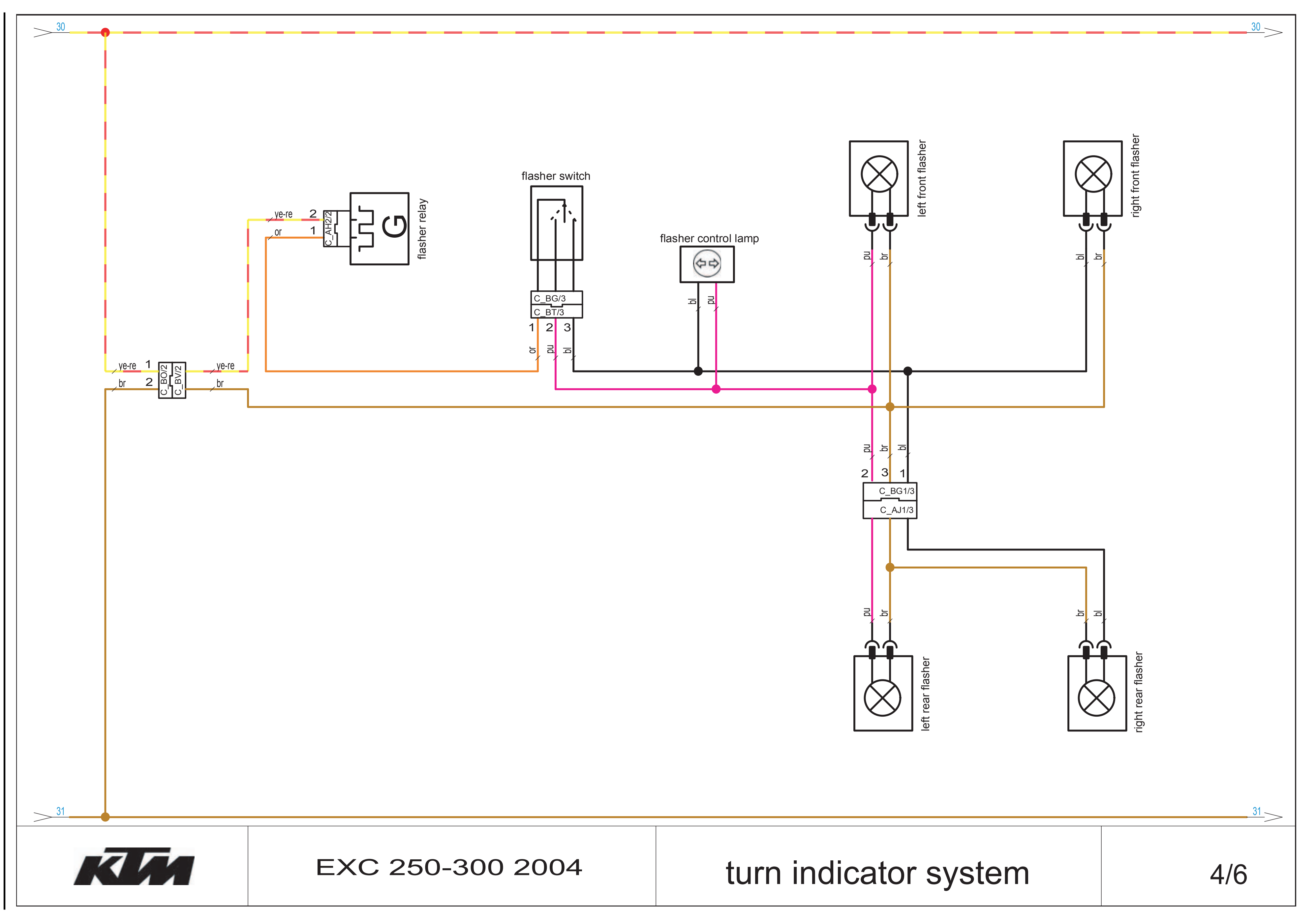
30

31

EXC 250-300 2004

light system-instruments

3/6

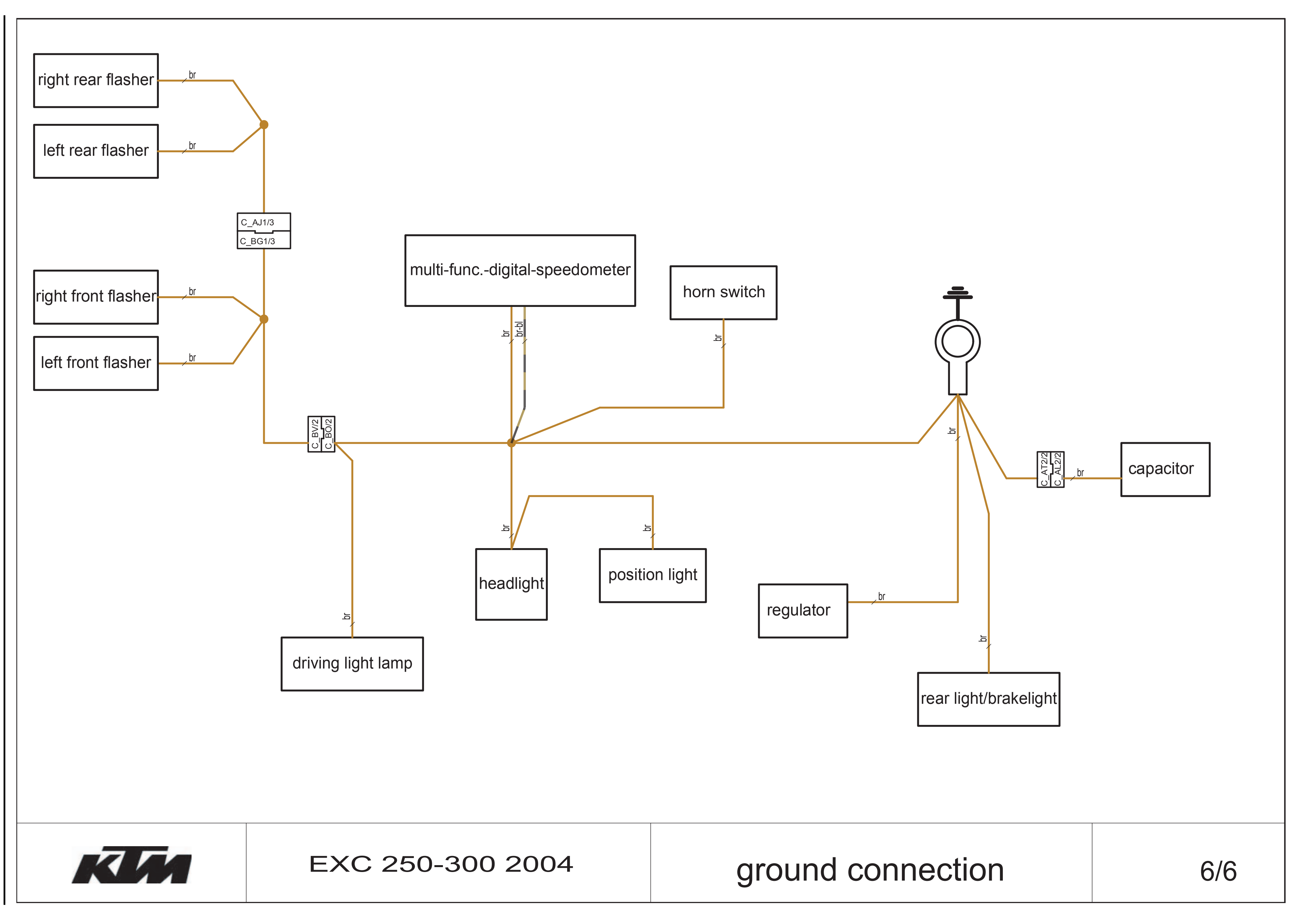

30
31
ye-re
br
C_BO/2
C_BV/2
or
C_AH2/2
G
flasher relay
flasher switch
C_BG/3
C_BT/3
pu
bl
flasher control lamp
left front flasher
right front flasher
C_BG1/3
C_AJ1/3
left rear flasher
right rear flasher
KTM
EXC 250-300 2004
turn indicator system
4/6

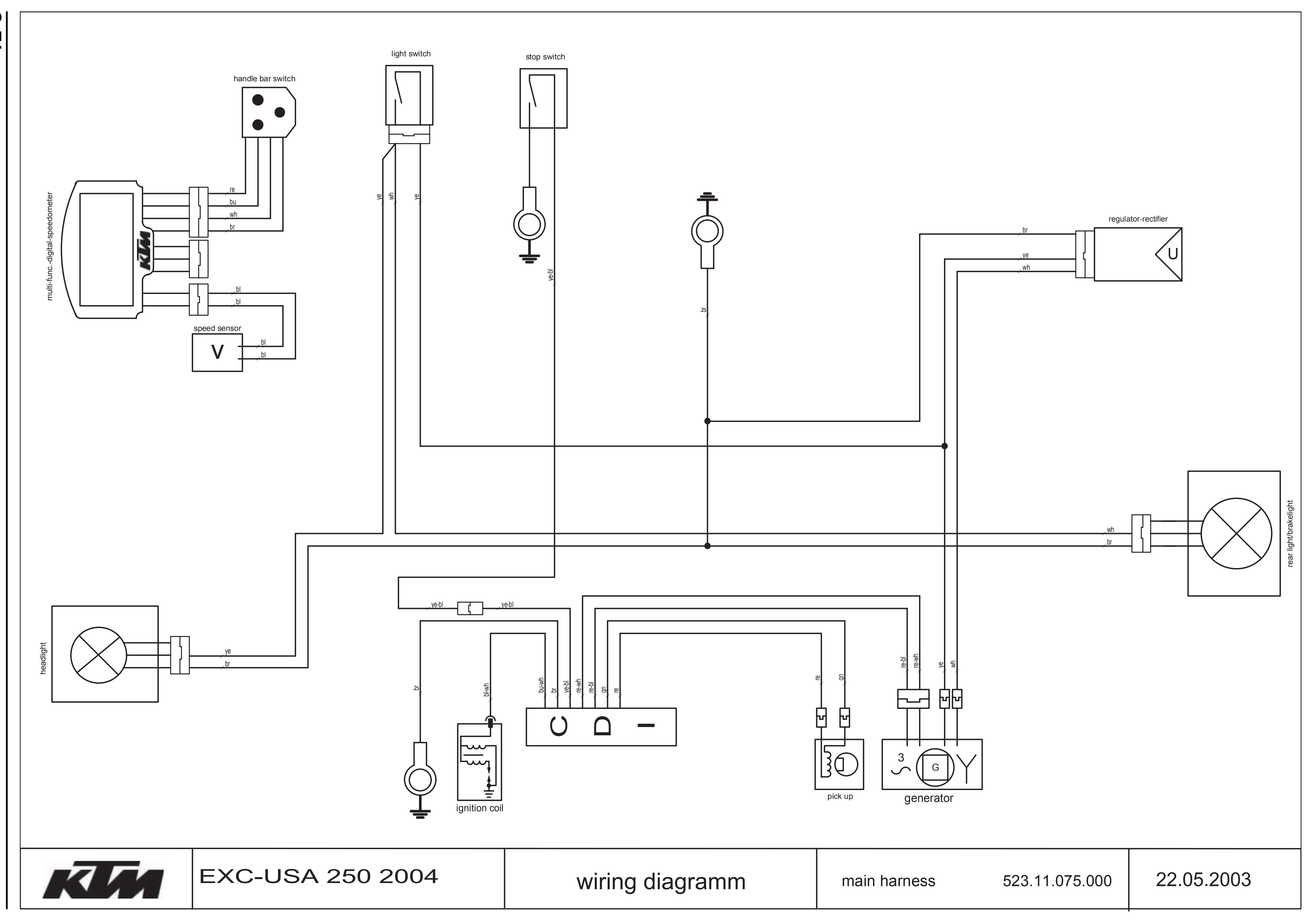
KTM

EXC 250-300 2004

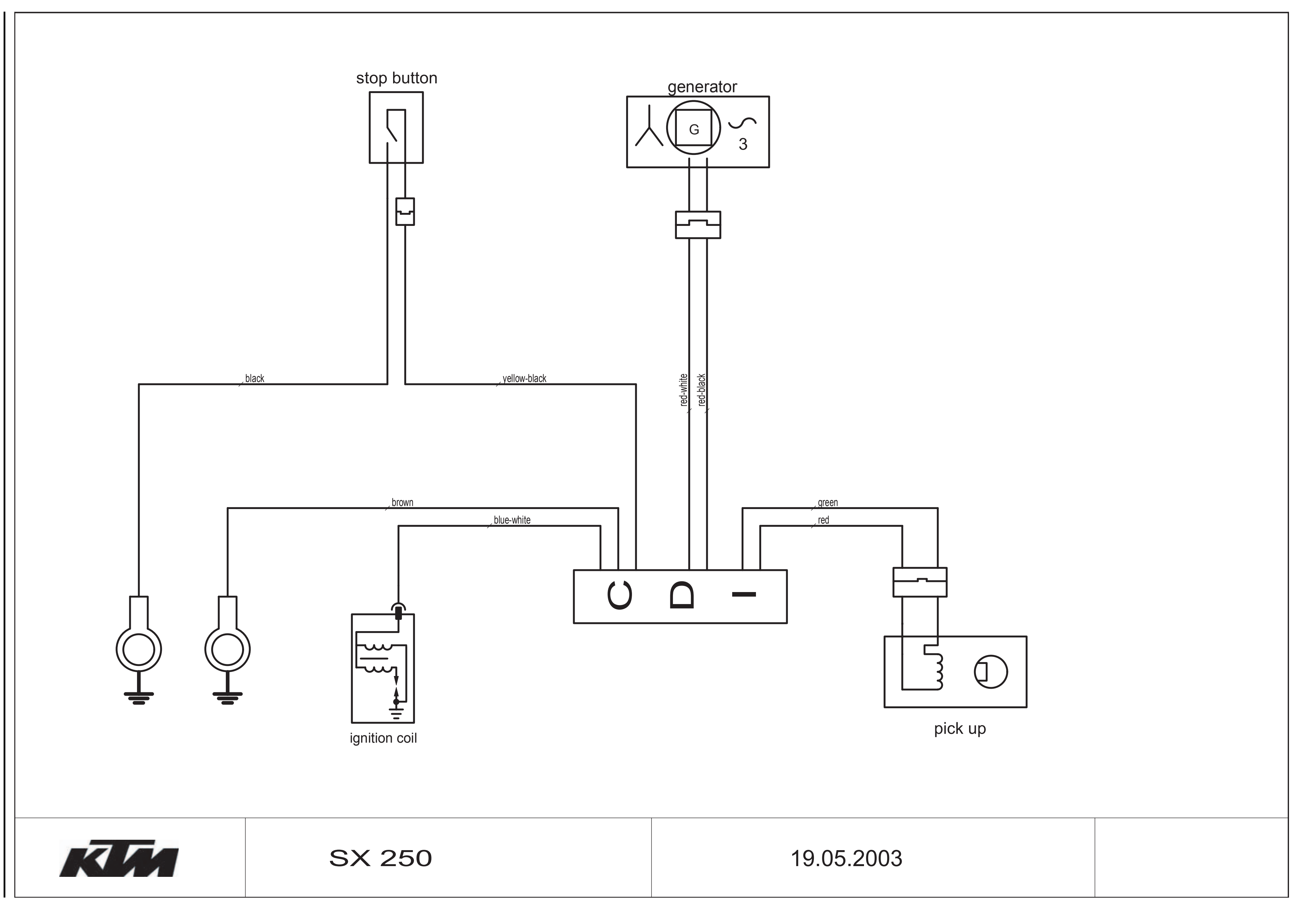
positive connection

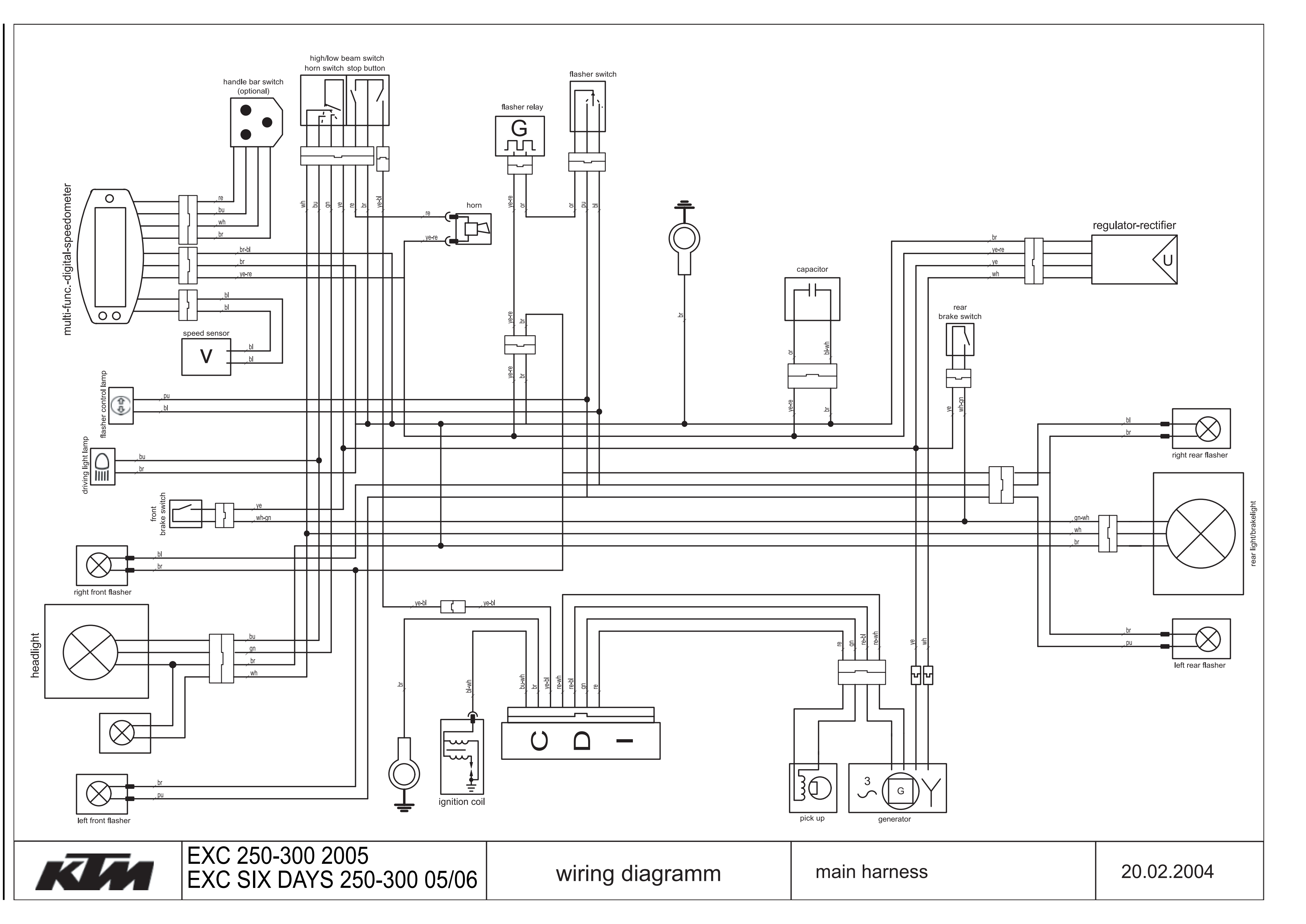
5/6


right rear flasher
left rear flasher
C_AJ1/3
C_BG1/3
right front flasher
left front flasher
C_BV/2
C_BO/2
multi-func.-digital-speedometer
horn switch
headlight
position light
driving light lamp
regulator
rear light/brakelight
C_AT2/2
C_AL2/2
capacitor
br
br-bl
KTM
EXC 250-300 2004
ground connection
6/6

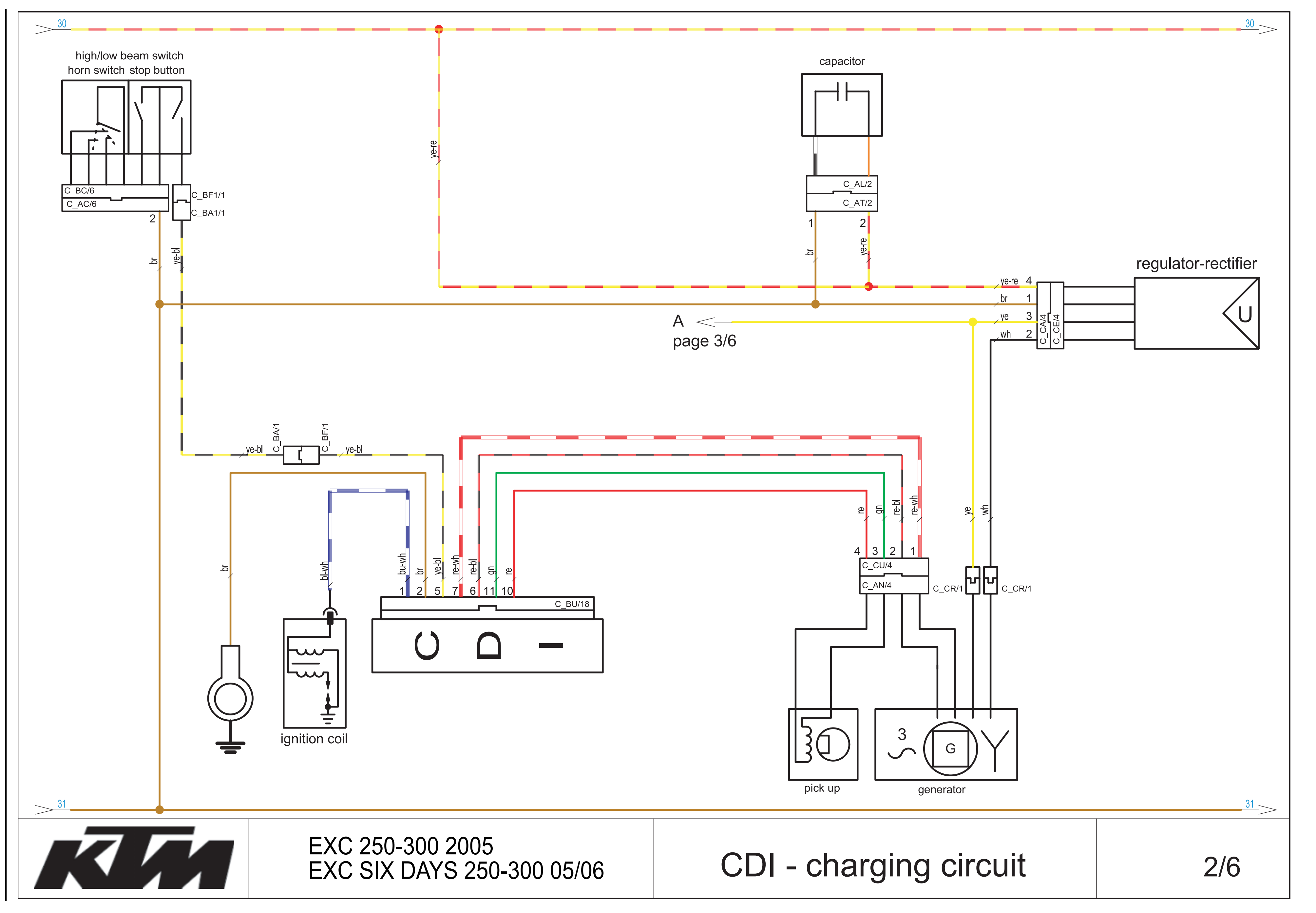


handle bar switch
light switch
stop switch
multi-func.-digital-speedometer
speed sensor
regulator-rectifier
rear light/brakelight
headlight
ignition coil
CDI
pick up
generator
EXC-USA 250 2004
wiring diagramm
main harness
523.11.075.000
22.05.2003


stop button
generator
G
3
black
yellow-black
red-white
red-black
brown
blue-white
green
red
C D I
ignition coil
pick up
KTM
SX 250
19.05.2003



handle bar switch (optional)
high/low beam switch
horn switch stop button
flasher relay
flasher switch
multi-func.-digital-speedometer
horn
regulator-rectifier
capacitor
speed sensor
rear brake switch
flasher control lamp
driving light lamp
front brake switch
right rear flasher
right front flasher
rear light/brakelight
headlight
left rear flasher
ignition coil
pick up
generator
left front flasher
C D I
KTM
EXC 250-300 2005
EXC SIX DAYS 250-300 05/06
wiring diagramm
main harness
20.02.2004



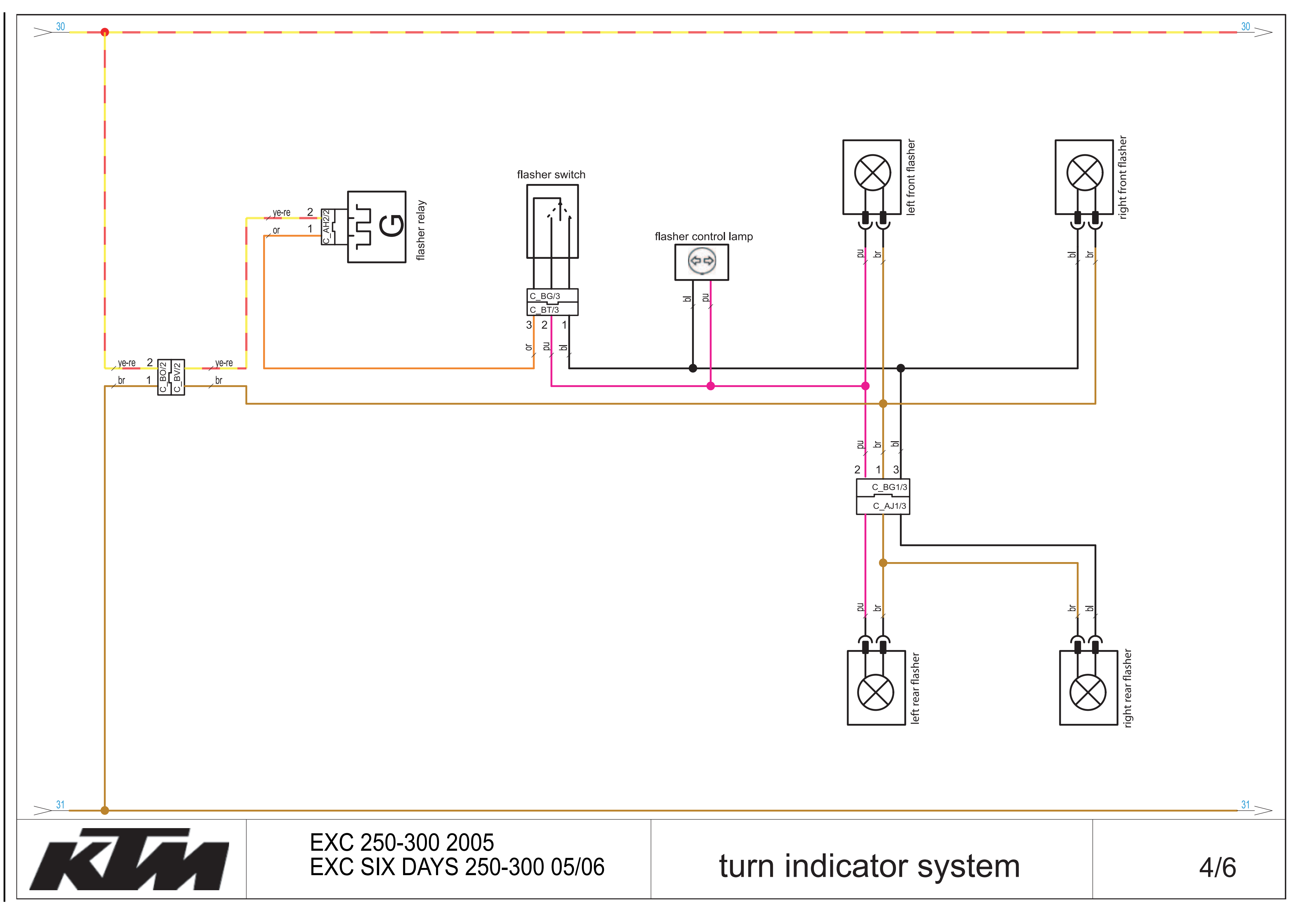
30
high/low beam switch
horn switch stop button
C_BC/6
C_AC/6
C_BF1/1
C_BA1/1
2
br
ye-bl
ye-re
capacitor
C_AL/2
C_AT/2
1
2
br
ye-re
regulator-rectifier
ye-re 4
br 1
ye 3
wh 2
C_CA/4
C_CE/4
U
A
page 3/6
ye-bl
C_BA/1
C_BF/1
ye-bl
br
bl-wh
ignition coil
bu-wh
br
ye-bl
re-wh
re-bl
gn
re
1 2 5 7 6 11 10
C_BU/18
CDI
re
gn
re-bl
re-wh
4 3 2 1
C_CU/4
C_AN/4
ye
wh
C_CR/1
C_CR/1
pick up
3
G
generator
31
KTM
EXC 250-300 2005
EXC SIX DAYS 250-300 05/06
CDI - charging circuit
2/6

multi-func.-digital-speedometer
handle bar switch
(optional)
driving light lamp
high/low beam switch
horn switch stop button
headlight
horn
speed sensor
V
rear
brake switch
front
brake switch
rear light/brakelight
A
page 2/6
C_DB/4
C_DA/4
C_CZ/3
C_CY/3
C_CX/2
C_CW/2
C_BC/6
C_AC/6
C_DG/4
C_BP/4
C_AK/2
C_AH/2
C_AK1/2
C_AH1/2
C_AJ/3
C_BG/3
2 re
4 bu
3 wh
1 br
1 ye-re
3 br-bl
2 br
1 bl
2 bl
br
bu
3 4 6 5 1 2
wh gn bu ye re br
ye-re
re
3 4 1 2
wh br gn bu
1 ye
2 gn-wh
gn-wh wh br
3 2 1
30
31

EXC 250-300 2005
EXC SIX DAYS 250-300 05/06

light system-instruments

3/6

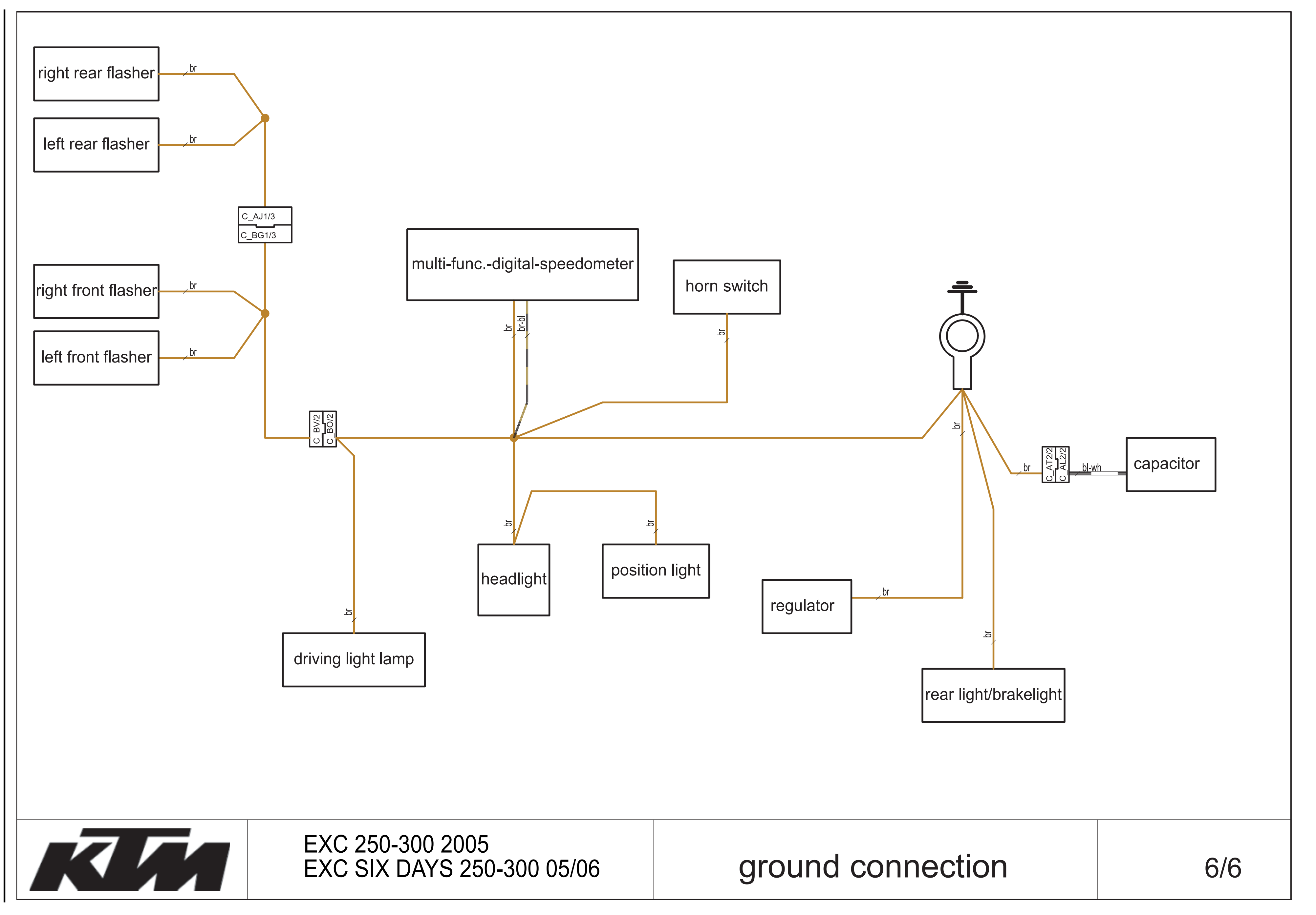

30
31
ye-re
br
C_BO/2
C_BV/2
or
C_AH2/2
G
flasher relay
flasher switch
C_BG/3
C_BT/3
pu
bl
flasher control lamp
left front flasher
right front flasher
C_BG1/3
C_AJ1/3
left rear flasher
right rear flasher
KTM
EXC 250-300 2005
EXC SIX DAYS 250-300 05/06
turn indicator system
4/6

KTM

EXC 250-300 2005
EXC SIX DAYS 250-300 05/06

positive connection

5/6


right rear flasher
left rear flasher
right front flasher
left front flasher
br
C_AJ1/3
C_BG1/3
C_BV/2
C_BO/2
multi-func.-digital-speedometer
br-bl
horn switch
headlight
position light
driving light lamp
regulator
rear light/brakelight
C_AT2/2
C_AL2/2
bl-wh
capacitor
KTM
EXC 250-300 2005
EXC SIX DAYS 250-300 05/06
ground connection
6/6

EXC-USA 250 2005

wiring diagramm

main harness

548.11.075.000

20.02.2004

headlight

multi-func.-digital-speedometer

speed sensor

handle bar switch (optional)

light switch

ignition coil

CDI

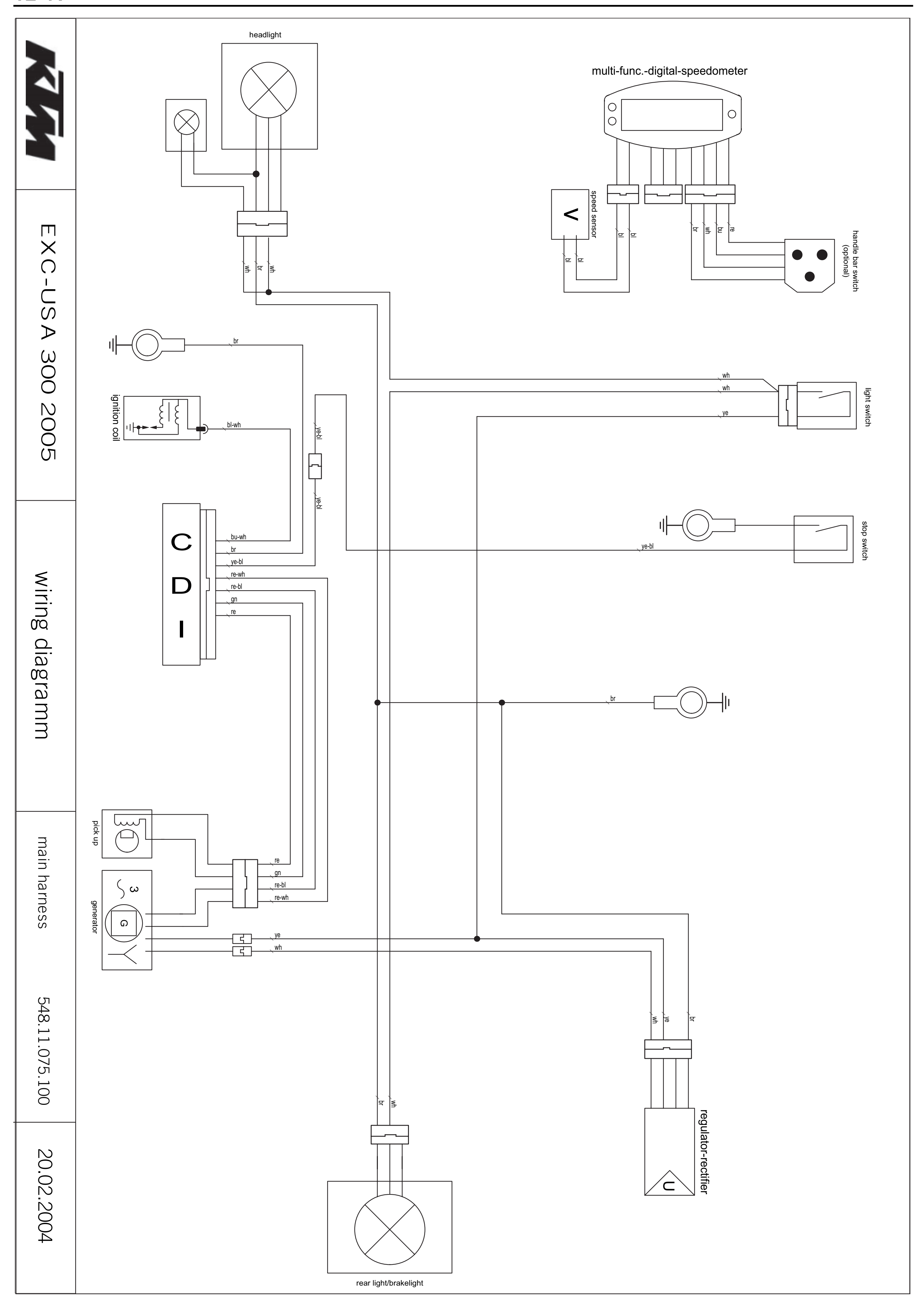
stop switch

pick up

generator

regulator-rectifier

rear light/brakelight


KTM
EXC-USA 300 2005
wiring diagramm
main harness
548.11.075.100
20.02.2004
headlight
multi-func.-digital-speedometer
speed sensor
handle bar switch (optional)
light switch
stop switch
ignition coil
C D I
pick up
generator
regulator-rectifier
rear light/brakelight

stop button

generator

G

3

pick up

black

yellow-black

red-white

red-black

green

red

brown

blue-white

C D I

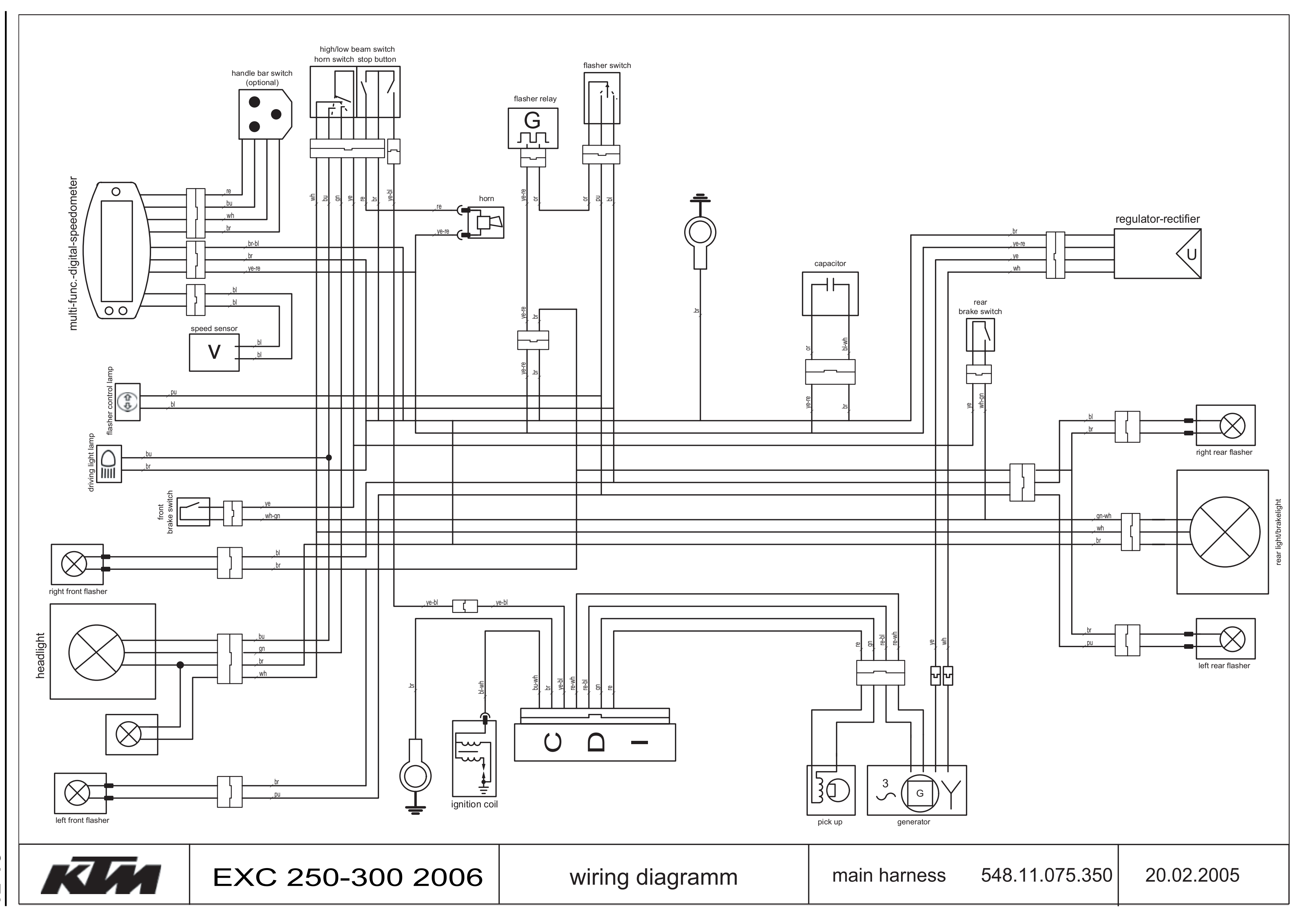
ignition coil

KTM

SX 250 2005

548.39.032.000

19.05.2003



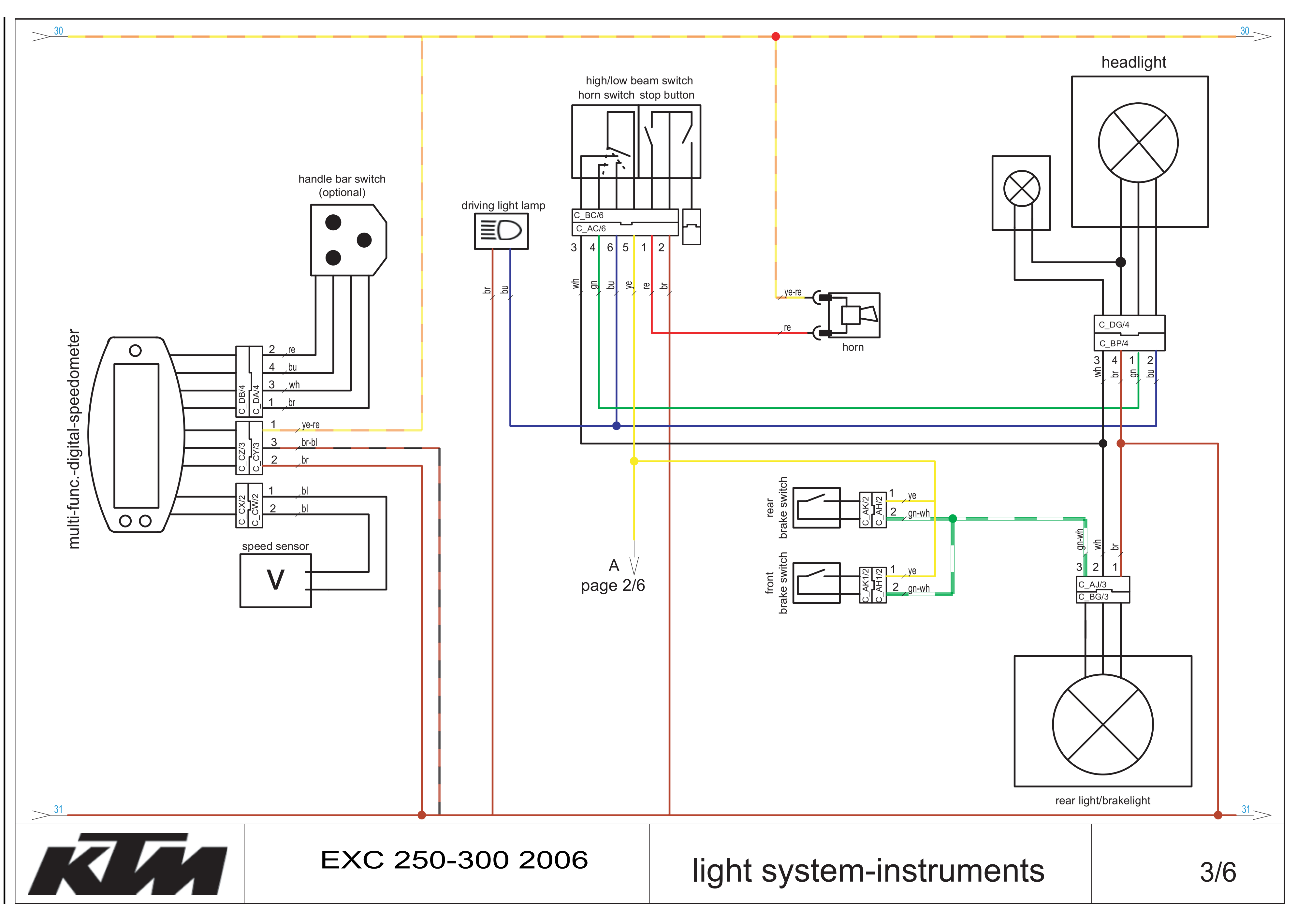
handle bar switch (optional)
high/low beam switch
horn switch stop button
flasher relay
flasher switch
horn
regulator-rectifier
multi-func.-digital-speedometer
capacitor
speed sensor
rear brake switch
flasher control lamp
driving light lamp
front brake switch
right rear flasher
rear light/brakelight
right front flasher
headlight
left rear flasher
C D I
ignition coil
pick up
generator
left front flasher
KTM
EXC 250-300 2006
wiring diagramm
main harness
548.11.075.350
20.02.2005

high/low beam switch
horn switch stop button
C_BC/6
C_AC/6
C_BF1/1
C_BA1/1
capacitor
C_AL/2
C_AT/2
regulator-rectifier
C_CA/4
C_CE/4
A
page 3/6
ye-re
br
ye-bl
ye
wh
C_BA/1
C_BF/1
bl-wh
bu-wh
re-wh
re-bl
gn
re
C_BU/18
C D I
ignition coil
C_CU/4
C_AN/4
C_CR/1
pick up
generator
G
U
30
31

EXC 250-300 2006

CDI - charging circuit

2/6



multi-func.-digital-speedometer
handle bar switch
(optional)
driving light lamp
high/low beam switch
horn switch stop button
C_BC/6
C_AC/6
headlight
horn
C_DG/4
C_BP/4
C_DB/4
C_DA/4
C_CZ/3
C_CY/3
C_CX/2
C_CW/2
speed sensor
A
page 2/6
rear
brake switch
front
brake switch
C_AK/2
C_AH/2
C_AK1/2
C_AH1/2
C_AJ/3
C_BG/3
rear light/brakelight
30
31
KTM
EXC 250-300 2006
light system-instruments
3/6

EXC 250-300 2006

turn indicator system

4/6

flasher relay

flasher switch

flasher control lamp

left front flasher

right front flasher

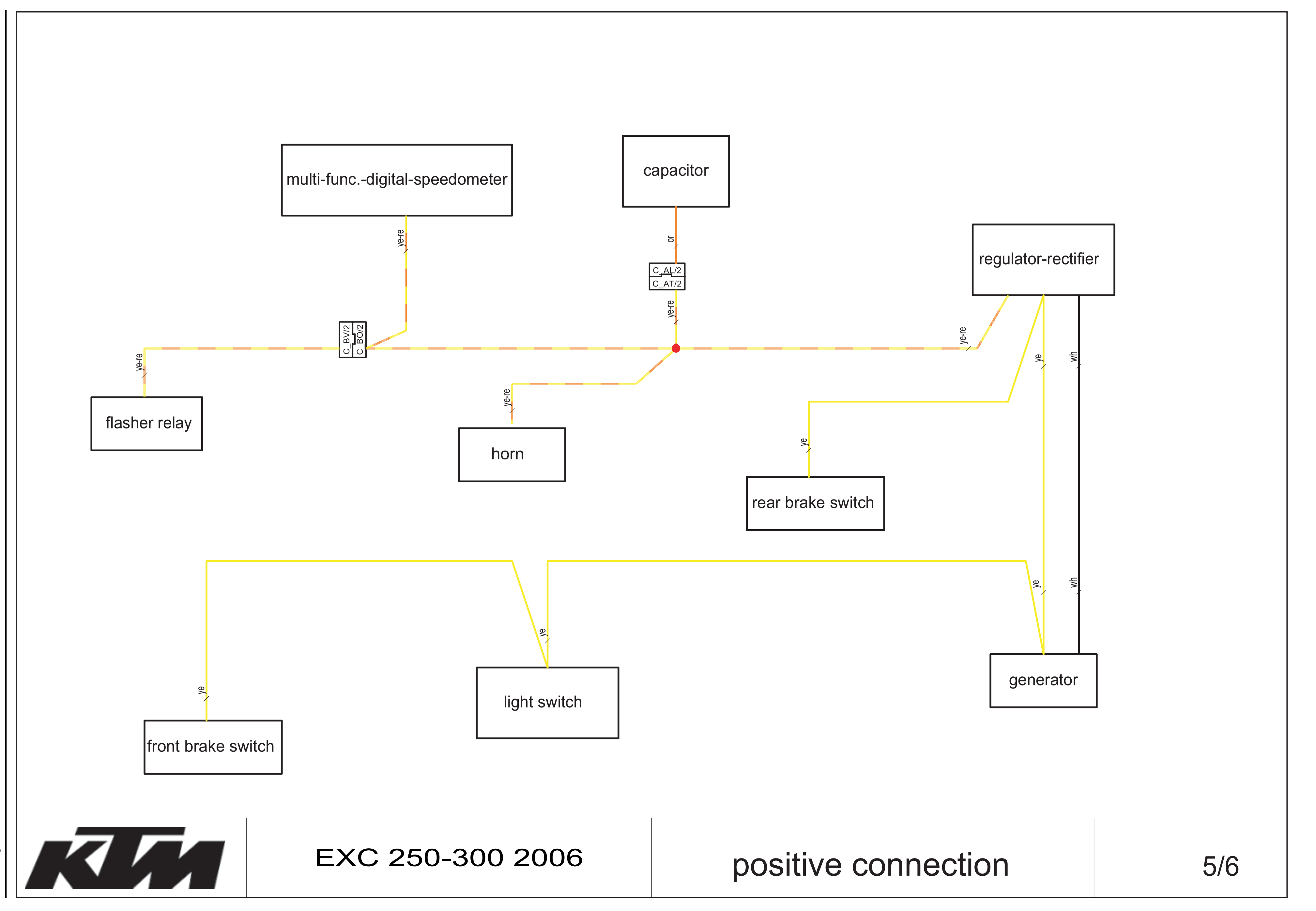
left rear flasher

right rear flasher

C_BO/2
C_BV/2
C_AH2/2
C_BG/3
C_BT/3
C_BG1/3
C_AJ1/3
C_CW3/2
C_CX3/2
C_CW2/2
C_CX2/2
C_CX1/2
C_CW1/2
C_CX/2
C_CW/2

br
ye-re
or
pu
bl

31
30

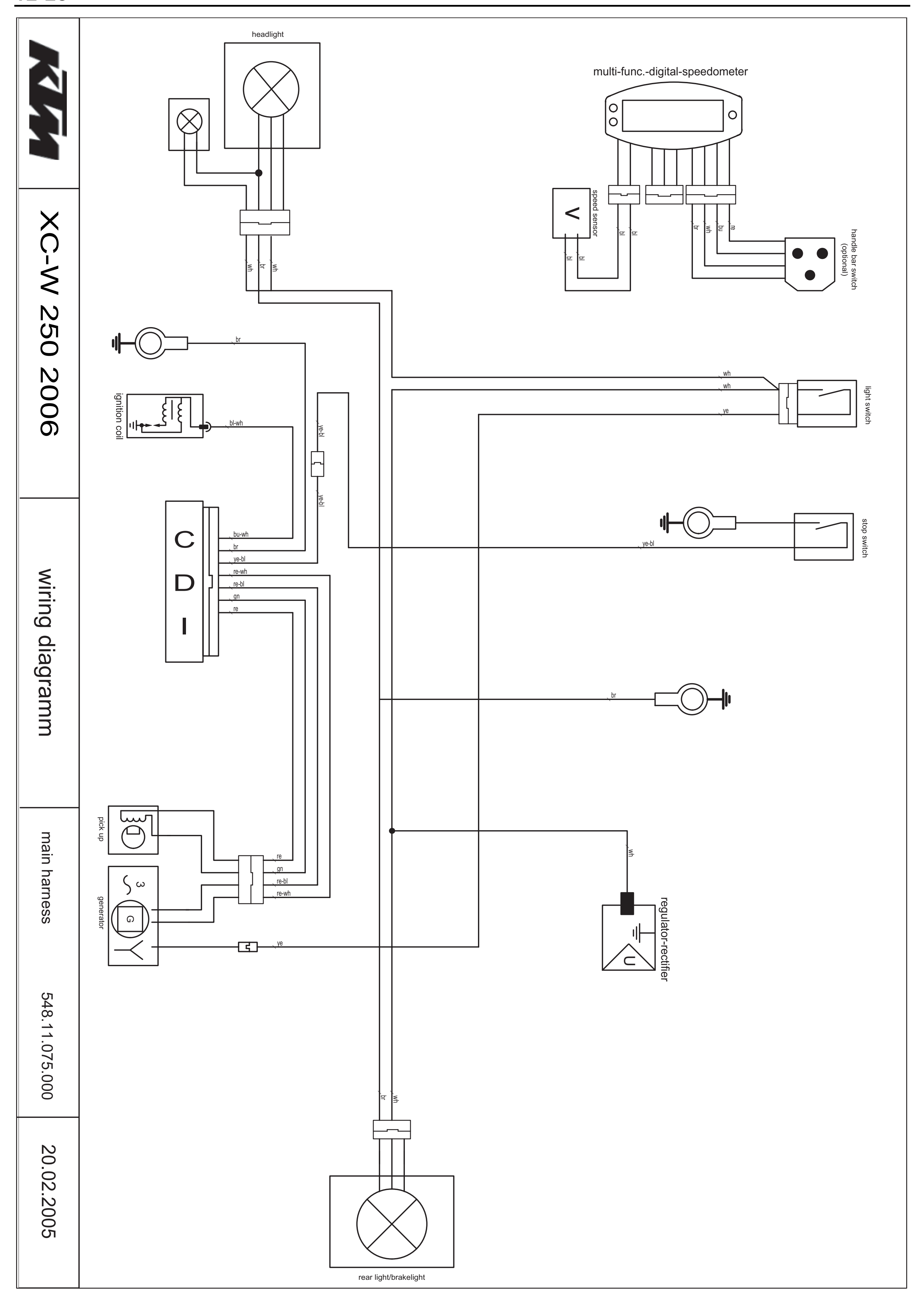

multi-func.-digital-speedometer
capacitor
regulator-rectifier
flasher relay
horn
rear brake switch
light switch
generator
front brake switch
C_BV/2
C_BO/2
C_AL/2
C_AT/2
ye-re
or
ye
wh
EXC 250-300 2006
positive connection
5/6

KTM

EXC 250-300 2006

ground connection

6/6


KTM
XC-W 250 2006
wiring diagramm
main harness
548.11.075.000
20.02.2005
headlight
multi-func.-digital-speedometer
speed sensor
handle bar switch (optional)
light switch
stop switch
ignition coil
C D I
pick up
generator
regulator-rectifier
rear light/brakelight
bu-wh
br
ye-bl
re-wh
re-bl
gn
re
bl-wh
wh
ye
bl
bu

KTM

XC-W 300

2006

wiring diagramm

main harness

548.11.075.100

20.02.2005

headlight

multi-func.-digital-speedometer

speed sensor

handle bar switch (optional)

light switch

ignition coil

stop switch

CDI

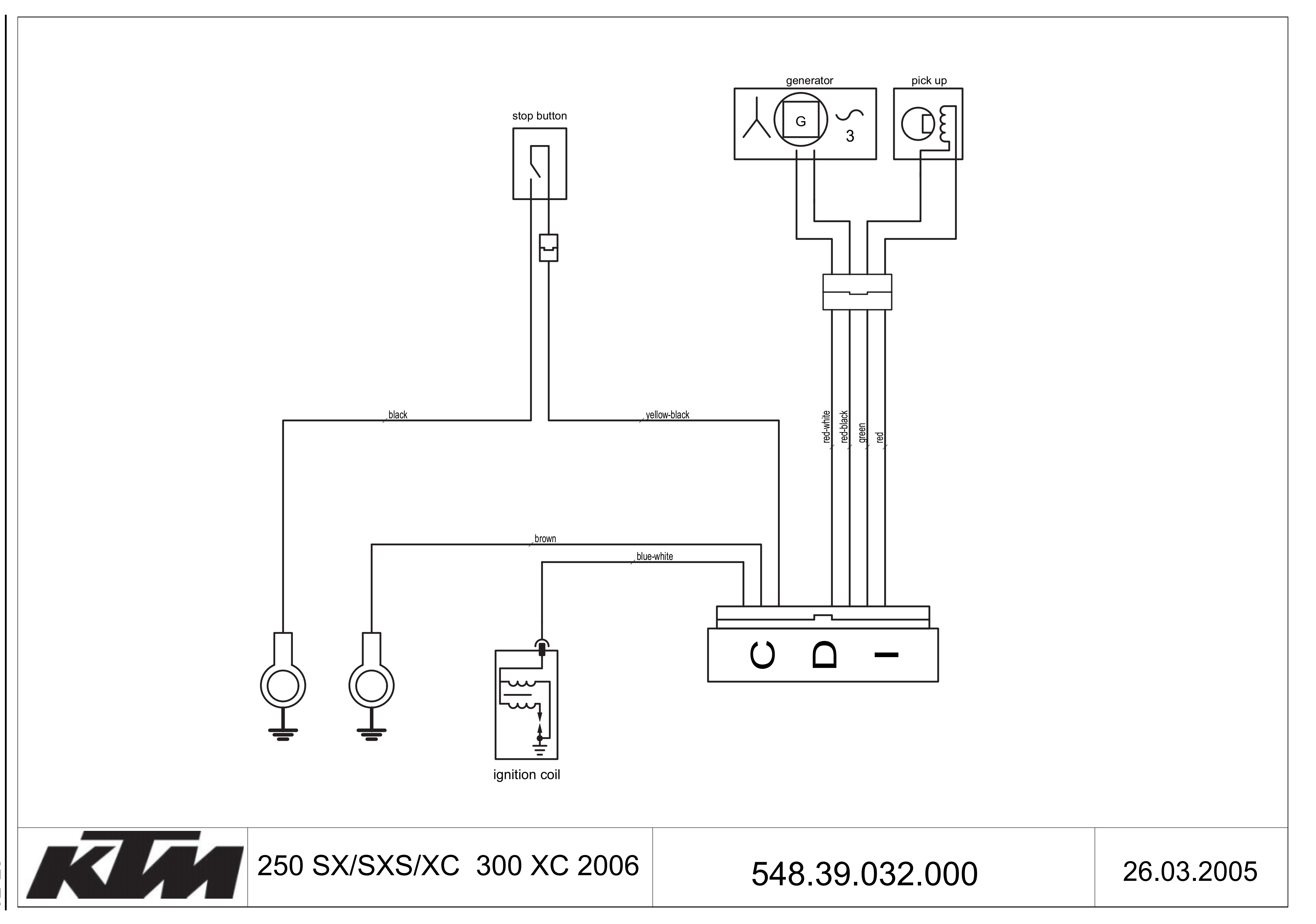
pick up

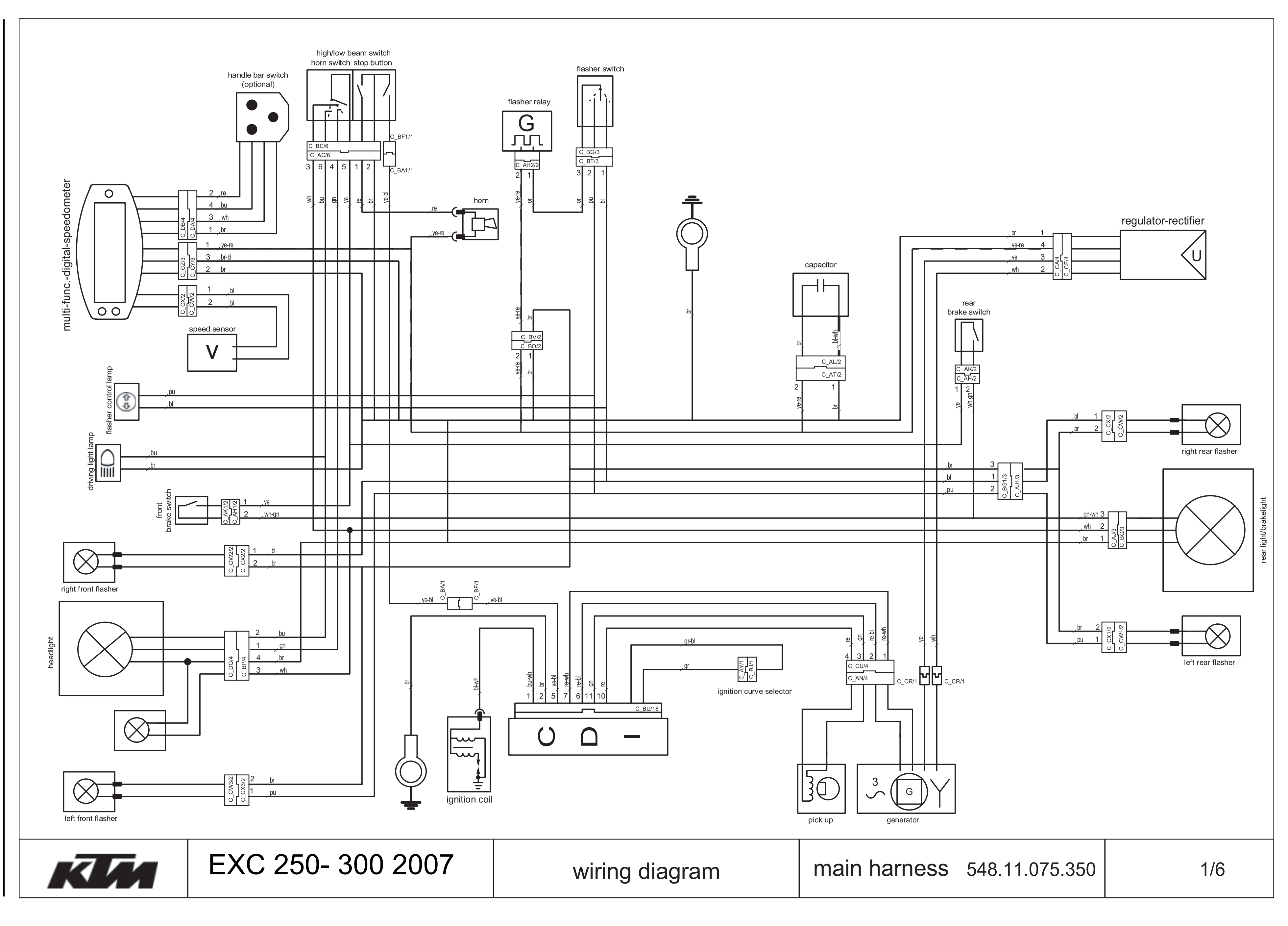
generator

regulator-rectifier

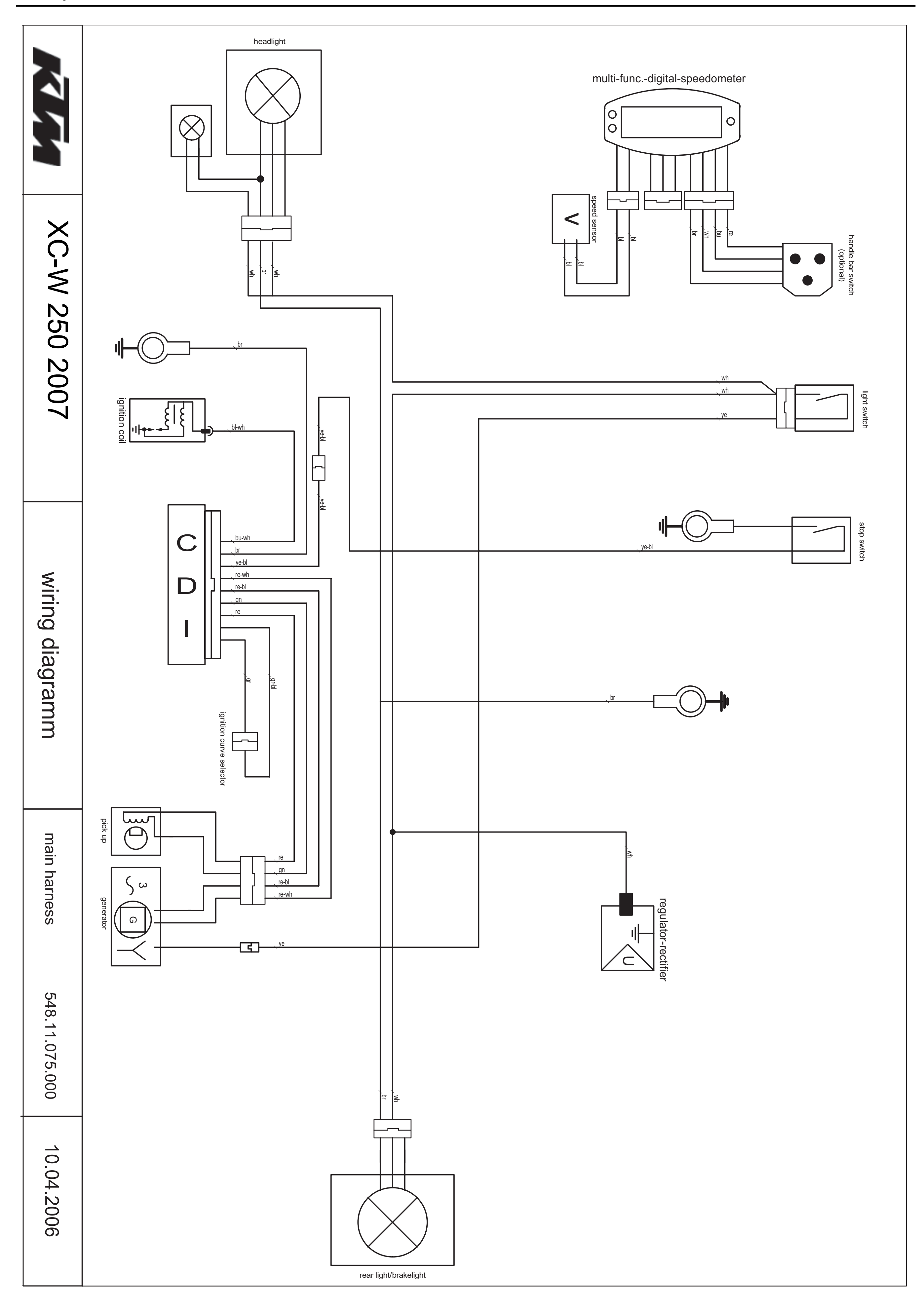
rear light/brakelight

Art.- Nr. 3.206.088-F

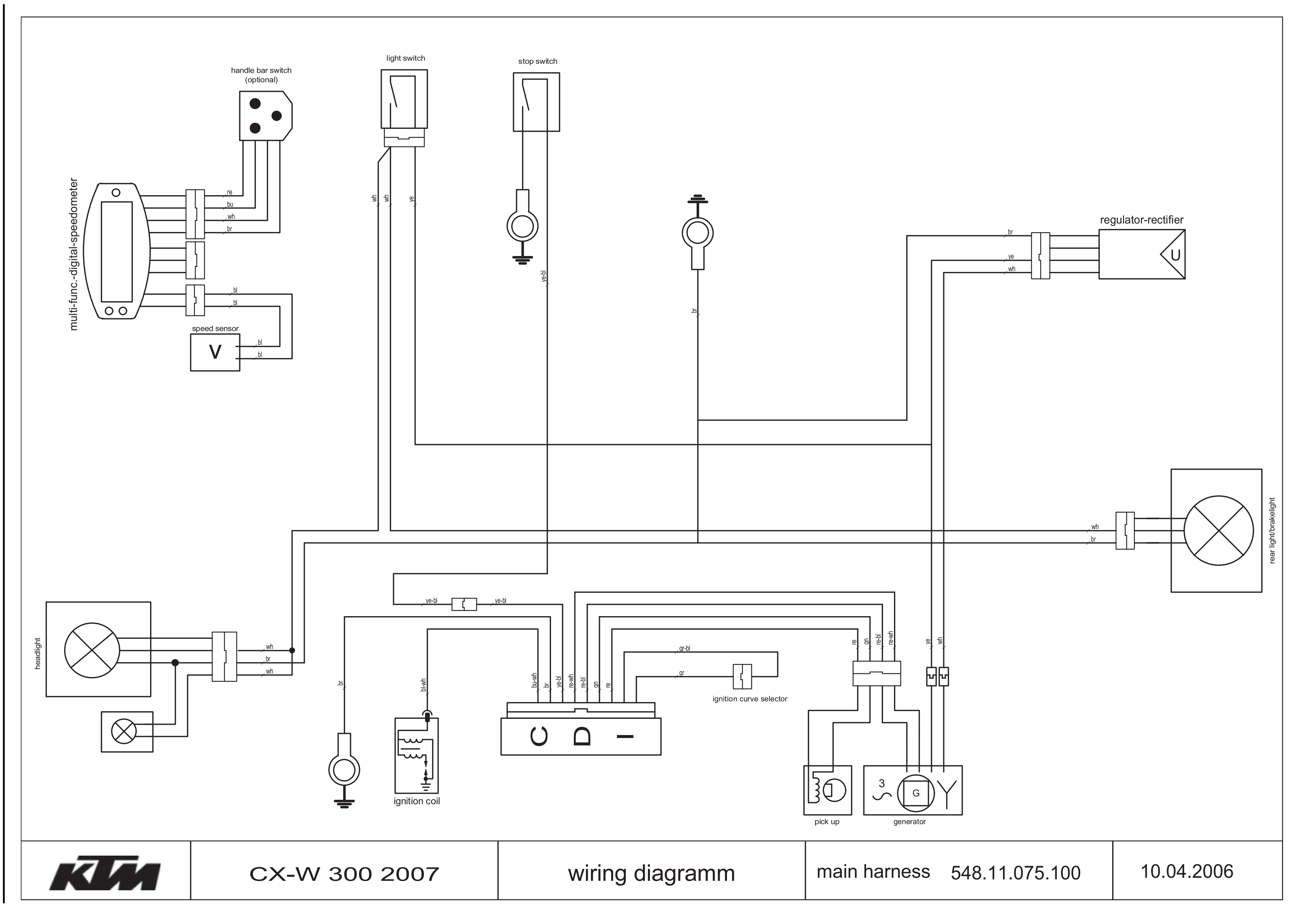

stop button
generator
pick up
G
3
black
yellow-black
red-white
red-black
green
red
brown
blue-white
C D I
ignition coil
250 SX/SXS/XC 300 XC 2006
548.39.032.000
26.03.2005



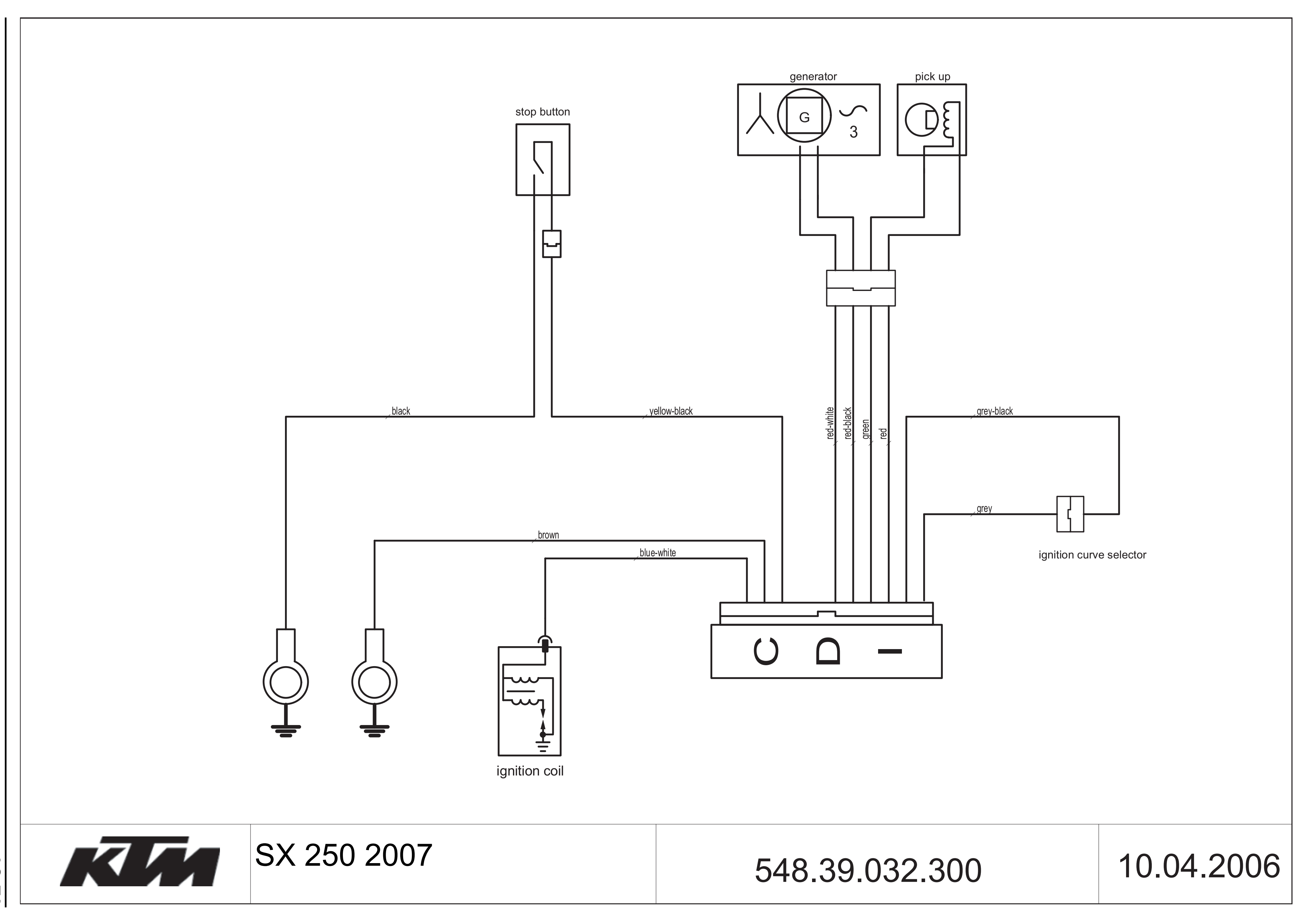
Art.- Nr. 3.206.088-F



XC-W 250 2007
wiring diagramm
main harness
548.11.075.000
10.04.2006
headlight
multi-func.-digital-speedometer
speed sensor
handle bar switch (optional)
light switch
stop switch
ignition coil
CDI
ignition curve selector
pick up
generator
regulator-rectifier
rear light/brakelight



handle bar switch (optional)
light switch
stop switch
multi-func.-digital-speedometer
speed sensor
regulator-rectifier
rear light/brakelight
headlight
ignition coil
C D I
ignition curve selector
pick up
generator
re
bu
wh
br
bl
ye
ye-bl
bu-wh
re-wh
re-bl
gn
gr-bl
gr
bl-wh
KTM
CX-W 300 2007
wiring diagramm
main harness 548.11.075.100
10.04.2006



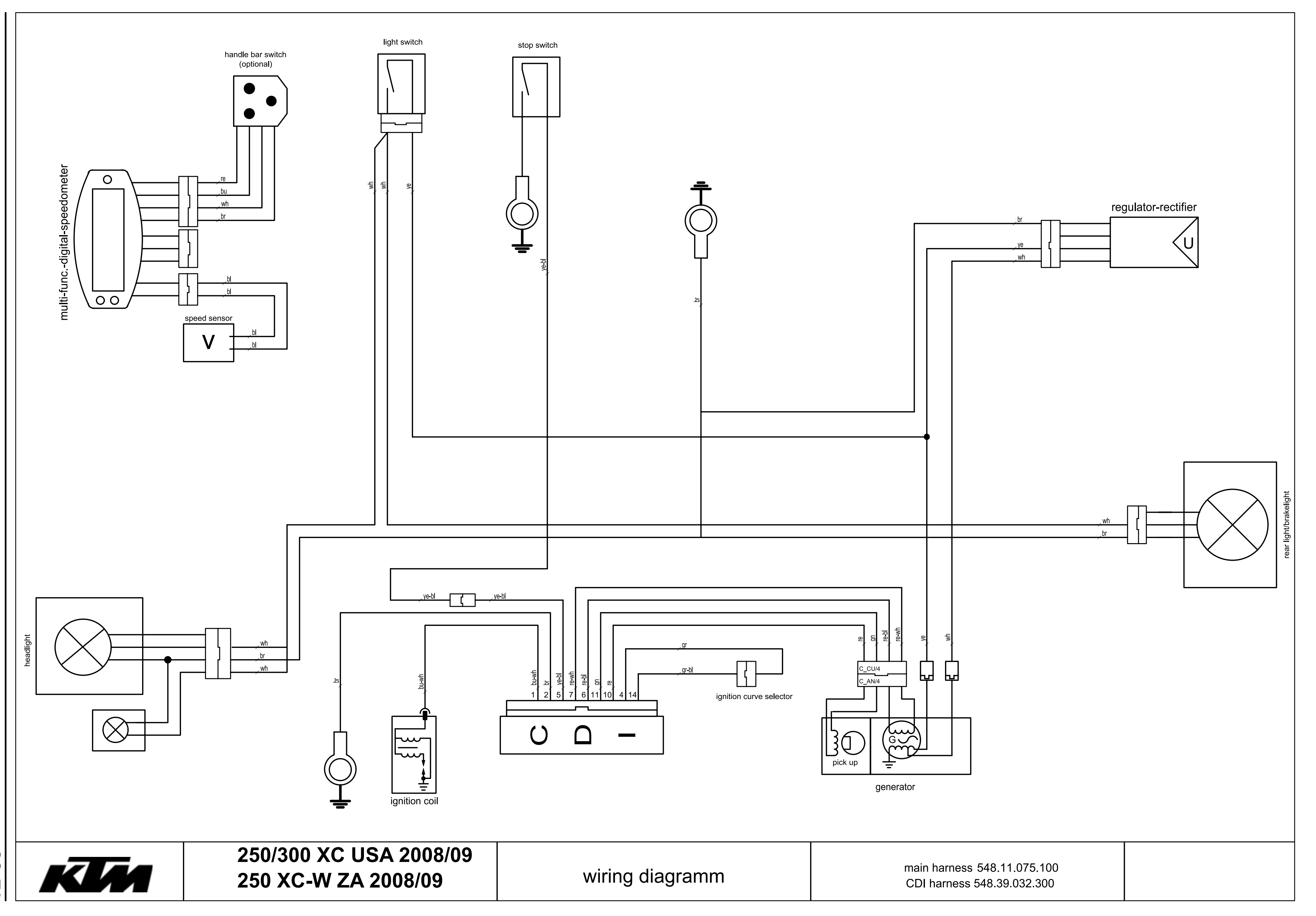
stop button
generator
G
3
pick up
black
yellow-black
red-white
red-black
green
red
grey-black
grey
ignition curve selector
brown
blue-white
C D I
ignition coil
SX 250 2007
548.39.032.300
10.04.2006

KTM

250 EXC / EXC Six Days EU/ AUS 2008/2009

wiring diagram

main harness 548.11.075.350
CDI harness 548.39.032.300


handle bar switch
(optional)
light switch
stop switch
multi-func.-digital-speedometer
speed sensor
V
regulator-rectifier
U
rear light/brakelight
headlight
ignition coil
C D I
ignition curve selector
C_CU/4
C_AN/4
pick up
G
generator
re
bu
wh
br
bl
ye
ye-bl
bu-wh
re-wh
re-bl
gn
gr
gr-bl
1
2
5
7
6
11
10
4
14
KTM
250/300 XC USA 2008/09
250 XC-W ZA 2008/09
wiring diagramm
main harness 548.11.075.100
CDI harness 548.39.032.300

KTM

250 XC-W USA 2008/09
300 XC-W USA/ZA 2008/09

wiring diagramm

main harness 594.11.075.100
CDI harness 548.39.032.300

headlight

multi-func.-digital-speedometer

speed sensor

handle bar switch (optional)

ignition coil

stop switch

C D I

1 bu-wh
2 br
5 ye-bl
7 re-wh
6 re-bl
11 gn
10 re
4
14

light switch

start button

black

ignition curve selector

cooling fan

starter motor

pick up

generator

C_AN4

C_CU4

start relay

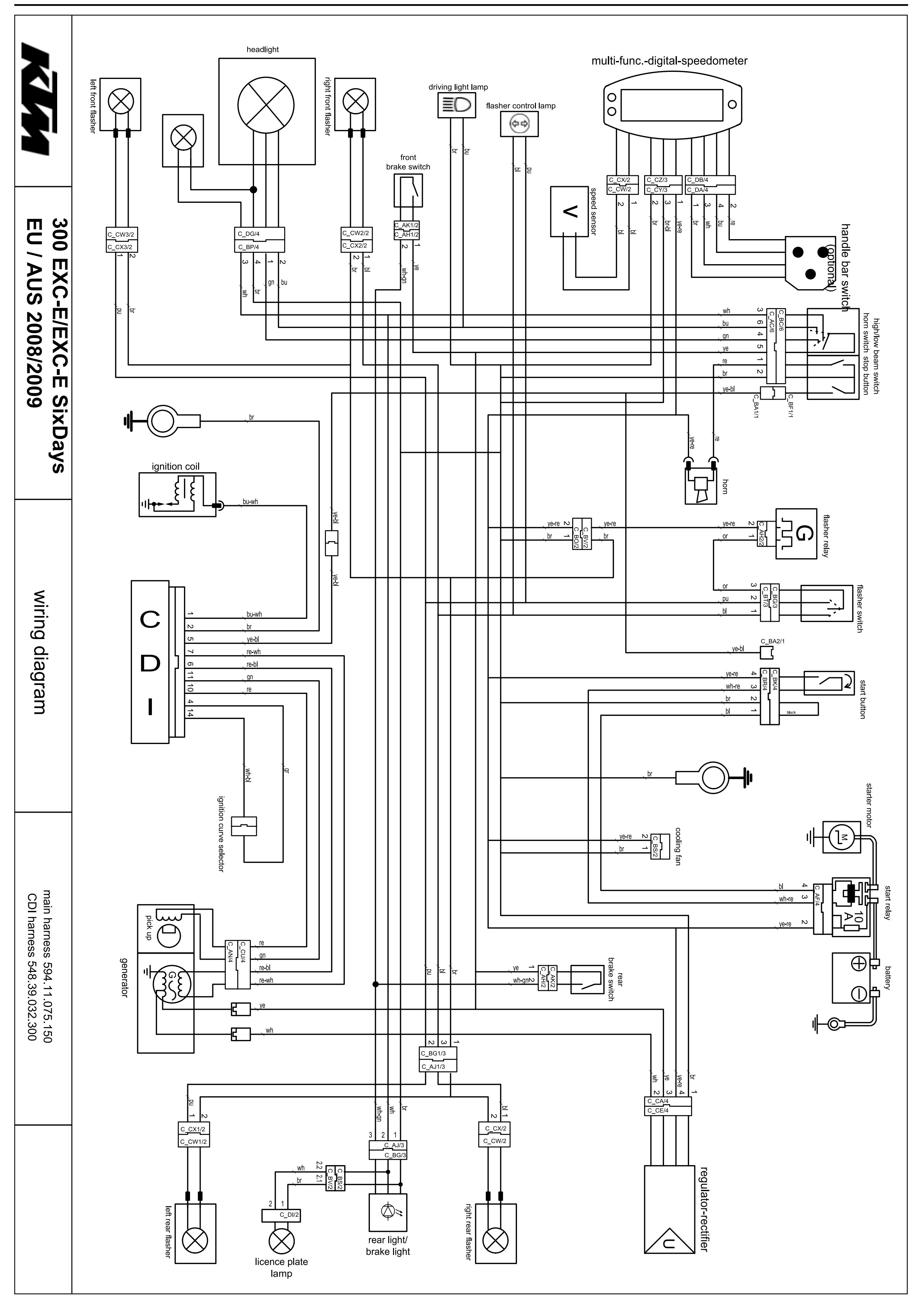
10 A

battery

regulator-rectifier

rear light/brakelight

wh br wh bl bl ye-re br br wh bu re ye-bl wh ye ye-re wh-re br ye wh br wh-re ye-re wh ye ye-re br br wh re gn re-bl re-wh wh-bl gr bu-wh


300 EXC-E/EXC-E SixDays
EU / AUS 2008/2009
wiring diagram
main harness 594.11.075.150
CDI harness 548.39.032.300
headlight
left front flasher
right front flasher
driving light lamp
flasher control lamp
multi-func.-digital-speedometer
front
brake switch
speed sensor
handle bar switch
(optional)
high/low beam switch
horn switch
stop button
horn
ignition coil
flasher relay
flasher switch
CDI
start button
starter motor
cooling fan
ignition curve selector
start relay
pick up
generator
battery
rear
brake switch
left rear flasher
licence plate
lamp
rear light/
brake light
right rear flasher
regulator-rectifier

KTM

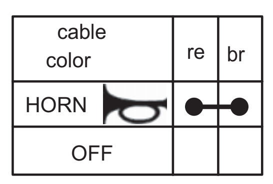
SX 250 2007-2009

CDI harness 548.39.032.300

ENGLISH	FRANCAIS
Battery	Batterie
Capacitor	Condensateur
CDI	CDI
Cooling fan	Ventilateur
Driving light lamp	temoin feu route
Flasher relay	Relais de clignotants
Flasher control lamp	temoin de clignoteur
Flasher switch	buton de clignotants
Front brake switch	Contacteur de frein avant
Generator	Alternateur
Handle bar switch for multi-func.-digital-speedometer	Contacteur au guidon pour ordinateur de bord
Headlight	Phare
High / low beam switch	Contacteur code/phare
Horn	Avertisseur sonore
Horn button	Bouton d'avertisseur sonore
Horn switch	Bouton d'avertisseur sonore
Ignition coil	Bobine d'allumage
Ignition curve selector	Prise courbe d'allumage
Ignition switch	Contacteur d'allumage
Left front flasher	Clignotant avant gauche
Left rear flasher	Clignotant arrière gauche
Licence plate lamp	Eclairage de plaque
Multi-func.-digital-speedometer	Ordinateur de bord
Pick up	Capteur d'allumage
Position light	feu de position
Rear brake switch	Contacteur de frein arrière
Rear light / brakelight	Feu rouge/stop
Regulator-rectifier	Régulateur/redresseur
Right front flasher	Clignotant avant droit
Right rear flasher	Clignotant arrière droit
Speed sensor	Capteur de vitesse
Start button	bouton de démarrage
Start relay	Relais de démarreur
Starter motor	Démarreur
Stop button	bouton d´arrêt d`urgence
Stop switch	Contacteur stop
Throttle position sensor (TPS)	Capteur d'ouverture de carburateur

CABLE COLOURS	COULEUR DE CABLE
bl: black	bl: noir
ye: yellow	ye: jaune
bu: blue	bu: bleu
gn : green	gn: vert
re: red	re: rouge
wh: white	wh: blanc
br: brown	br: brun
or: orange	or: orange
pi: pink	pi: rose
gr: grey	gr: gris
pu: purple	pu: violet

horn switch



cable color	re	br
HORN	●	● (connected)
OFF		

light switch high/low beam switch

cable color	bu	ye	gn	wh
LIGHT OFF				
P.LIGHT		●		● (connected ye–wh)
LO		●	● (connected ye–gn)	
HI	●	● (connected bu–ye)		
P.LIGHT		●		● (connected ye–wh)

brake switch

cable harness	gn-wh	ye
cable switch	bl	bl
pushed	●	● (connected)
unpushed		

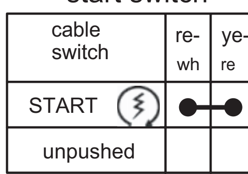
flasher switch

cable harness	or	pu	bl
TURN L	●	● (connected or–pu)	
TURN R	●		● (connected or–bl)
OFF			

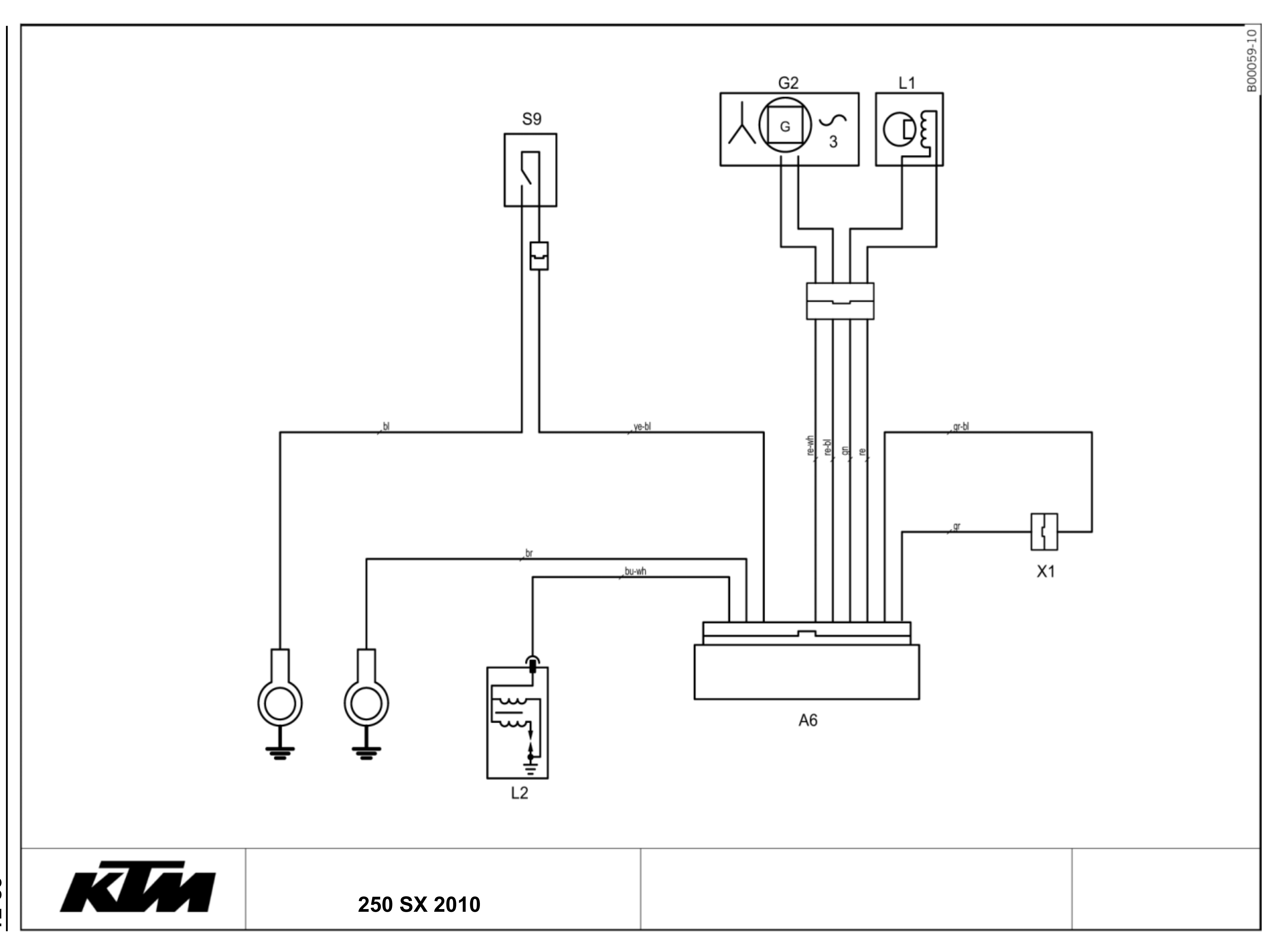
stop switch

cable harness	ye-bl	br
cable switch	ye-bl	br
pushed	●	● (connected)
unpushed		

start switch



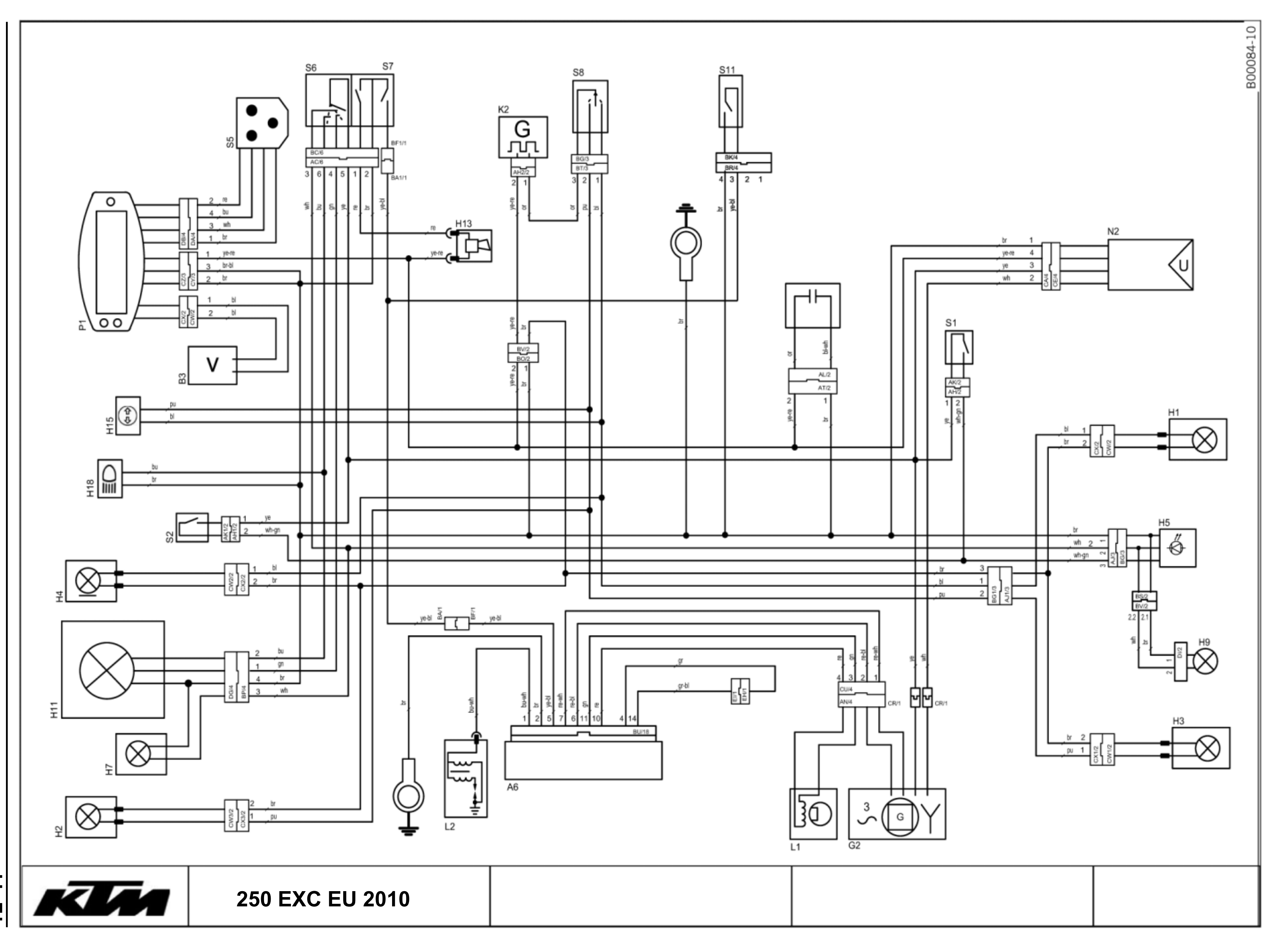
cable switch	re-wh	ye-re
START	●	● (connected)
unpushed		



S9
G2
G
3
L1
B00059-10
bl
ye-bl
re-wh
re-bl
gn
re
gr-bl
gr
X1
br
bu-wh
A6
L2
KTM
250 SX 2010

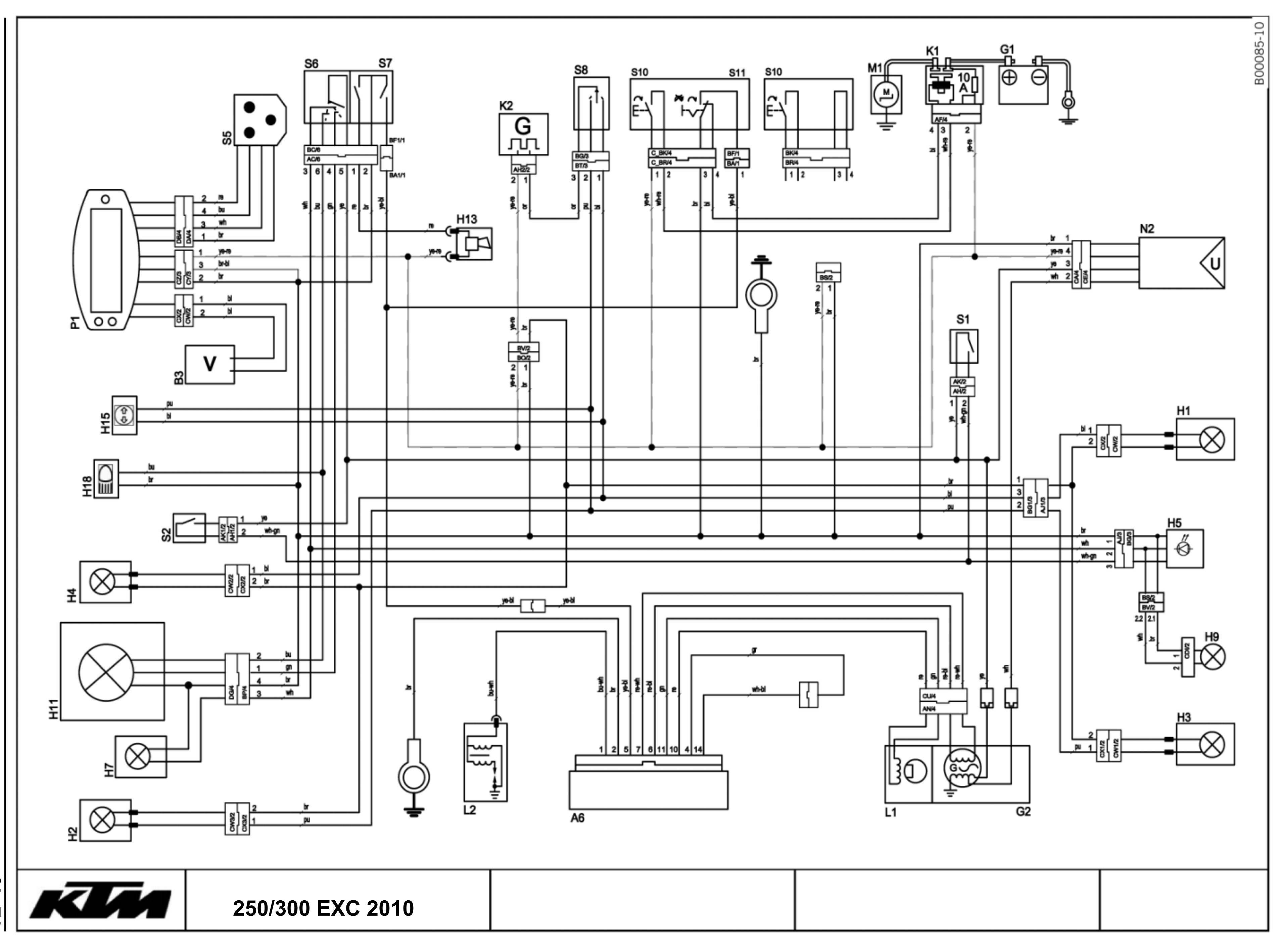
Composants	
A6	Unité de commande CDI
G2	Alternateur
L1	Générateur d'impulsions
L2	Bobine
X1	Connecteur de courbe d'allumage
S9	Bouton de masse

Couleurs des câbles	
gn	vert
gr-bl	gris-noir
gr	gris
bl	noir
ye-bl	jaune-noir
bu-wh	bleu-blanc
re	rouge
re-wh	rouge-blanc
re-bl	rouge-noir
br	marron



250 EXC EU 2010
S5
S6
S7
K2
S8
S11
P1
H13
N2
B3
S1
H15
H18
H1
S2
H5
H4
H11
H9
H7
H3
A6
H2
L2
L1
G2
B00084-10

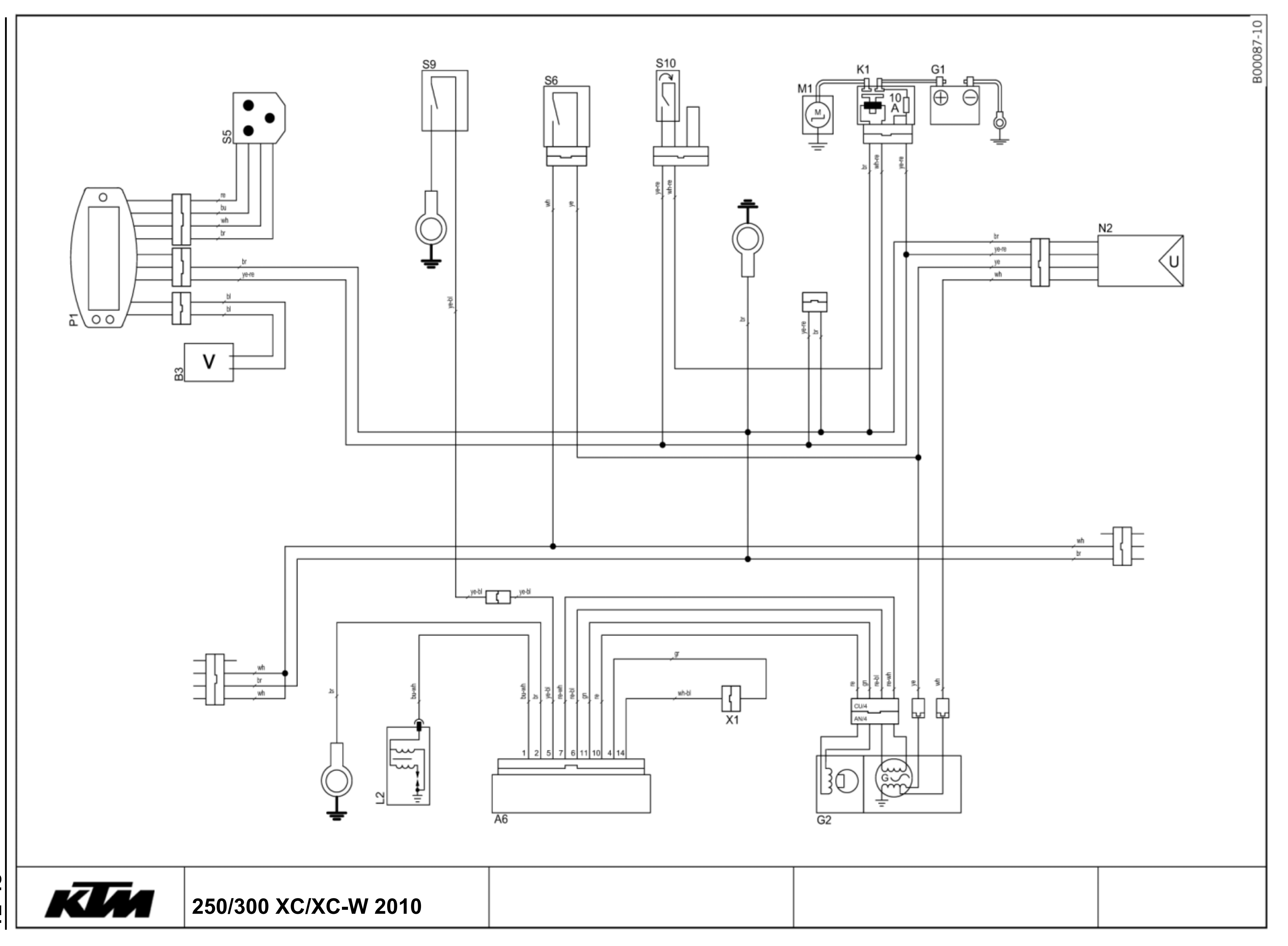
Composants	
A6	Boîtier de commande CDI
B3	Capteur de vitesse de rotation des roues
G2	Alternateur
H1	Clignotant arrière droit
H2	Clignotant avant gauche
H3	Clignotant arrière gauche
H4	Clignotant avant droit
H5	Feu stop - feu arrière
H7	Veilleuse
H9	Éclairage de plaque
H11	Feu de croisement/feu de route
H13	Avertisseur sonore
H15	Témoin de clignotant
H18	Témoin feu de route
K1	Relais de démarrage avec fusible général
K2	Relais de clignotants
L1	Générateur d'impulsions
L2	Bobine
N2	Régulateur/redresseur
P1	Compteur de vitesse
S1	Contacteur de feu stop arrière
S2	Contacteur de feu stop avant
S5	Bouton tripmaster (en option)
S6	Contacteur de l'éclairage
S7	Bouton d'avertisseur sonore, bouton de masse
S8	Bouton de clignotants
S11	Bouton d'arrêt d'urgence (EXC AUS)
Couleurs des câbles	
bl	noir
bl-wh	noir-blanc
br	marron
br-bl	marron-noir
bu	bleu
bu-wh	bleu-blanc
gn	vert
gr	gris
or	orange
pu	violet
re	rouge
re-bl	rouge-noir
re-wh	rouge-blanc
wh	blanc
wh-gn	blanc-vert
wh-re	blanc-rouge
ye	jaune
ye-bl	jaune-noir
ye-re	jaune-rouge



S5
S6
S7
K2
S8
S10
S11
S10
M1
K1
G1
P1
H13
N2
B3
S1
H15
H1
H18
S2
H5
H4
H9
H11
H7
H3
L2
A6
L1
G2
H2
B00085-10
KTM
250/300 EXC 2010

Composants	
A6	Boîtier de commande CDI
B3	Capteur de vitesse de rotation des roues
G1	Batterie
G2	Alternateur
H1	Clignotant arrière droit
H2	Clignotant avant gauche
H3	Clignotant arrière gauche
H4	Clignotant avant droit
H5	Feu stop - feu arrière
H7	Veilleuse
H9	Éclairage de plaque
H11	Feu de croisement/feu de route
H13	Avertisseur sonore
H15	Témoin de clignotant
H18	Témoin feu de route
K1	Relais de démarrage avec fusible général
K2	Relais de clignotants
L1	Générateur d'impulsions
L2	Bobine
M1	Démarreur électrique
N2	Régulateur/redresseur
P1	Compteur de vitesse
S1	Contacteur de feu stop arrière
S2	Contacteur de feu stop avant
S5	Bouton tripmaster (en option)
S6	Contacteur de l'éclairage
S7	Bouton d'avertisseur sonore, bouton de masse
S8	Bouton de clignotants
S10	Bouton de démarrage
S11	Bouton d'arrêt d'urgence (EXC AUS)

Couleurs des câbles	
bl	noir
bl-wh	noir-blanc
br	marron
br-bl	marron-noir
bu	bleu
bu-wh	bleu-blanc
gn	vert
gr	gris
or	orange
pu	violet
re	rouge
re-bl	rouge-noir
re-wh	rouge-blanc
wh	blanc
wh-gn	blanc-vert
wh-re	blanc-rouge
ye	jaune
ye-bl	jaune-noir
ye-re	jaune-rouge


S5
P1
B3
V
S9
S6
S10
M1
K1
10 A
G1
N2
U
X1
A6
L2
G2
G
CU/4
AN/4
B00087-10
250/300 XC/XC-W 2010

Composants	
A6	Boîtier de commande CDI
B3	Capteur de vitesse de rotation des roues
G1	Batterie
G2	Alternateur
K1	Relais de démarrage avec fusible général
L1	Générateur d'impulsions
L2	Bobine
M1	Démarreur électrique
N2	Régulateur/redresseur
P1	Compteur de vitesse (XC-W)
S5	Bouton tripmaster (en option)
S6	Contacteur de l'éclairage (XC-W)
S9	Bouton de masse
S10	Bouton de démarrage
X1	Connecteur de courbe d'allumage

Couleurs des câbles	
bl	noir
bl-wh	noir-blanc
br	marron
bu	bleu
bu-wh	bleu-blanc
gn	vert
gr	gris
re	rouge
re-bl	rouge-noir
re-wh	rouge-blanc
wh	blanc
wh-re	blanc-rouge
ye	jaune
ye-bl	jaune-noir
ye-re	jaune-rouge